

Outreach Summary to Date

Community Meetings

- » Public Open House #1 (2/18/15)
- » Mission Merchants Association (2/18/15)
- » Mission Bernal Merchants (3/9/15 & 3/27/15)
- » Calle 24 (3/10/15)
- » Mission High School Principal (3/12/15)
- » 14 Mission Rider Open House @ 24th BART Plaza (3/25/15)
- » MEDA (4/16/15)
- » Public Open House #2 (4/21/15)

What we have heard?

- » Concern about parking removal of Option B
- » Desire for travel time reduction and transit reliability improvements
- » Concern about safety of walking in neighborhood
- » Strong support about stop removals
- » Local concerns about specific stop removals
- » Strong support for bus bulbs
- » Strong support for no left turns off of Mission Street to side streets
- » Support from merchants for project because it improves Muni and safety for people walking

Community Awareness

- » Emailed engagement with 31 neighborhood and merchant groups, 8 schools, neighborhood senior centers, placed multiple ads in 8 local newspapers, Twitter, Facebook, rode 14 Mission Bus to distribute post cards, and more.



1700
FLYERS
DISTRIBUTED

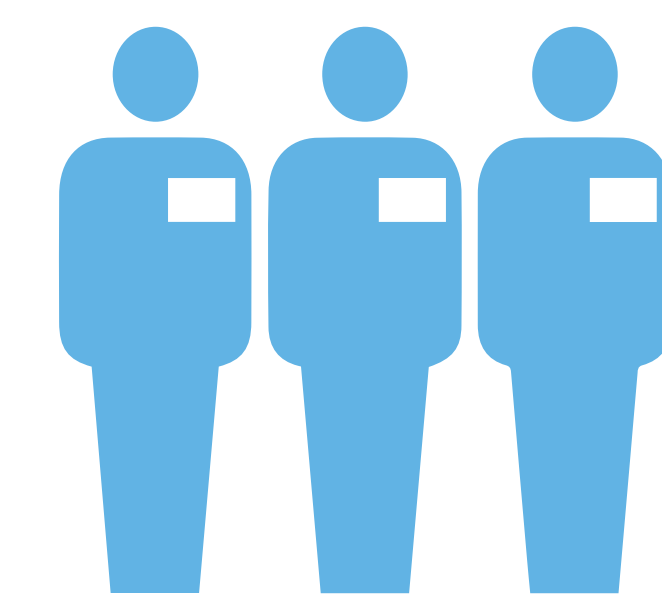
+ 1500
RIDER
POSTCARDS



31
NEIGHBORHOOD
GROUPS ENGAGED

OPEN
HOUSES

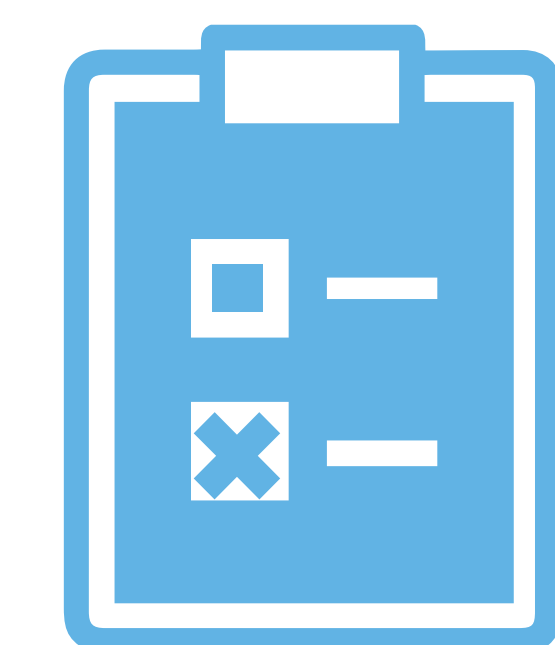
3



200+
MEETING
ATTENDEES



25,692
POSTCARDS
MAILED

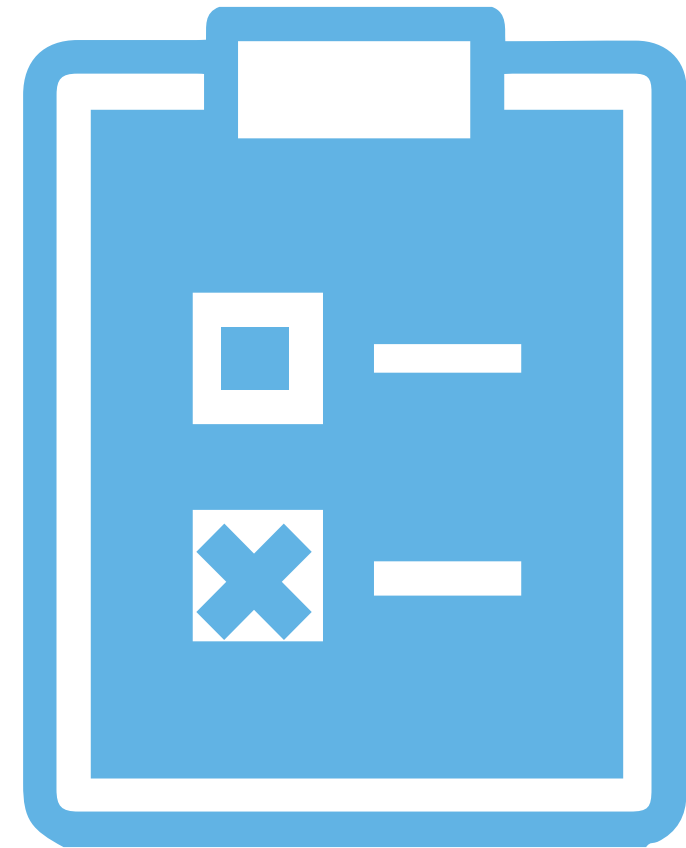


564
SURVEY
RESPONSES
GATHERED



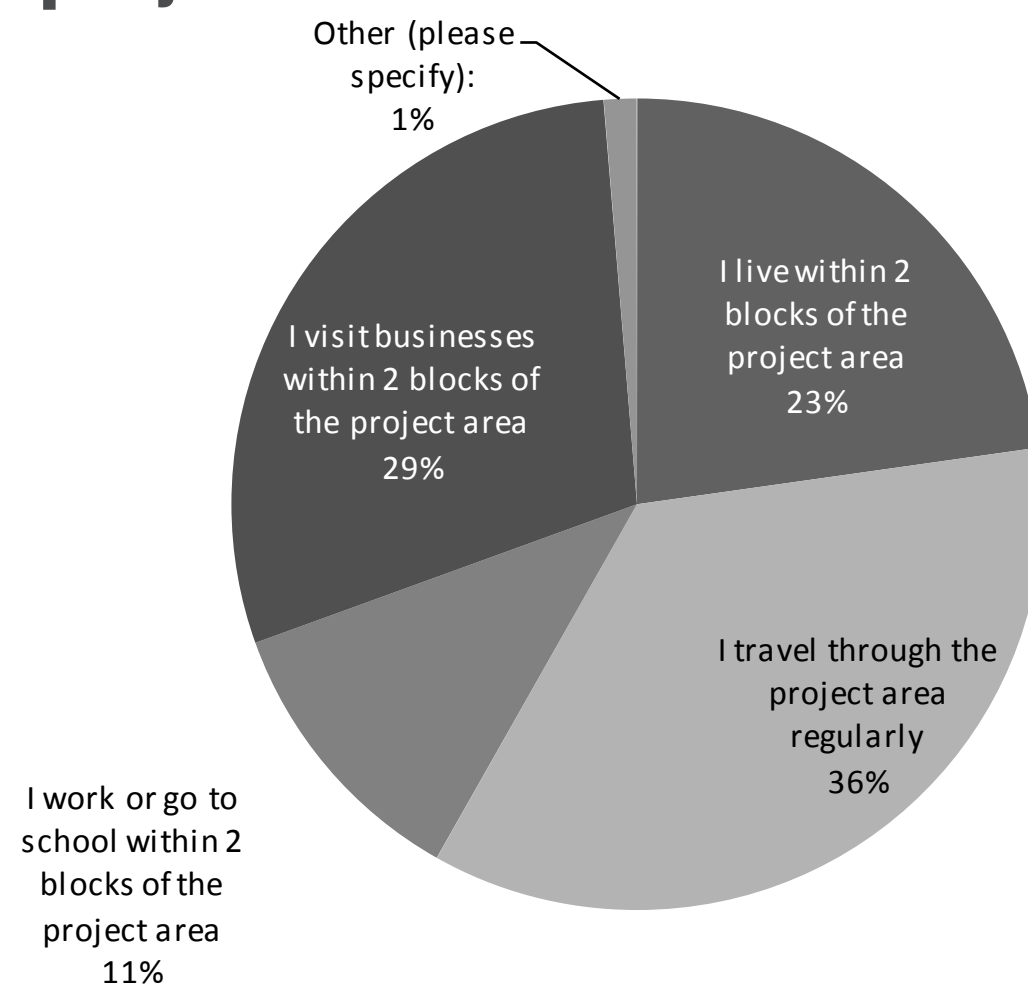
What We Heard

14 Mission Rapid Project

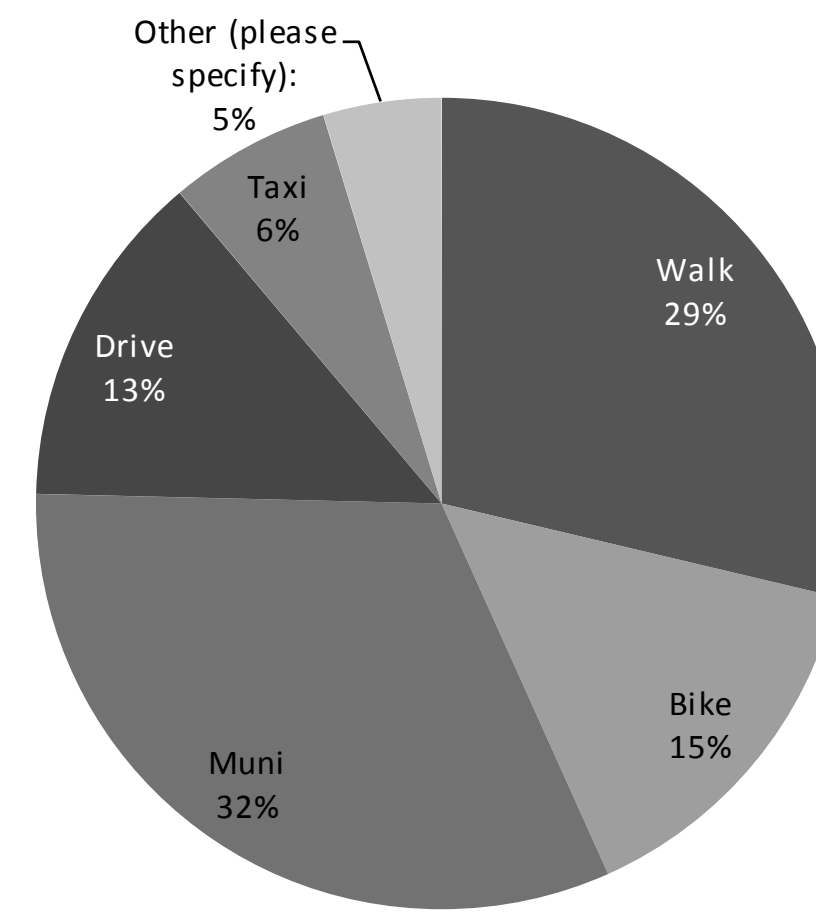


564
SURVEY
RESPONSES
GATHERED

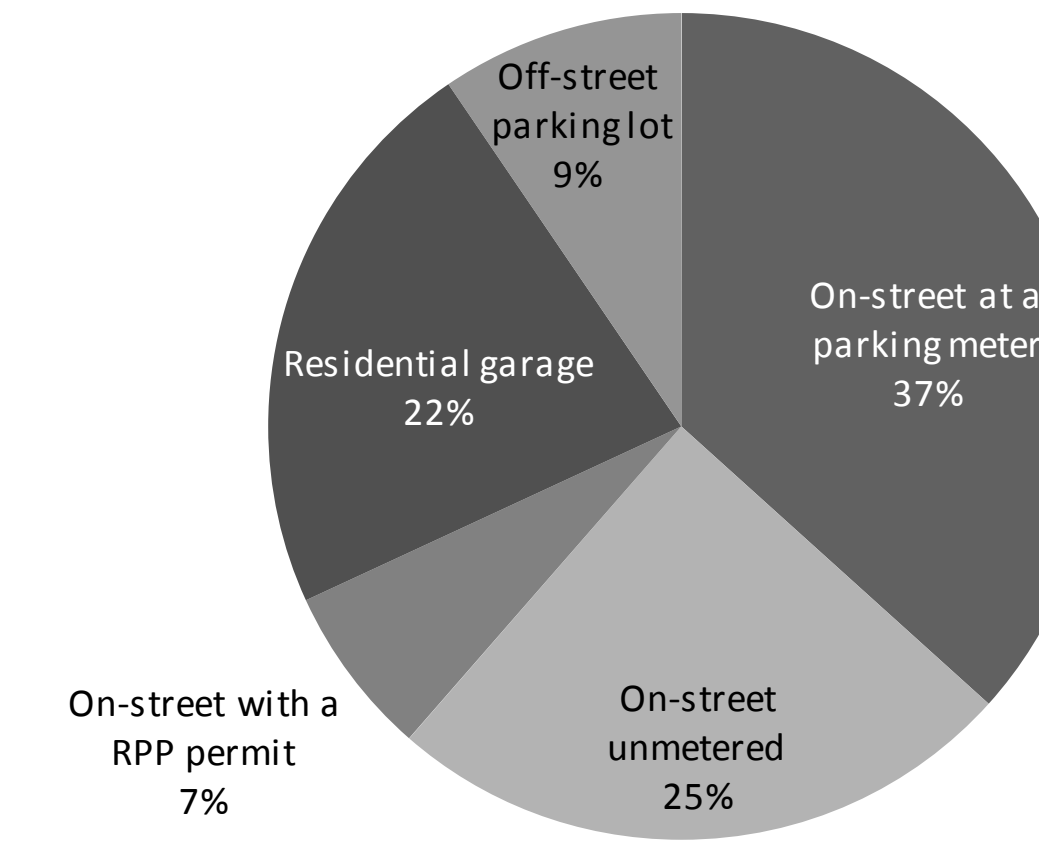
What is your connection to the project area?



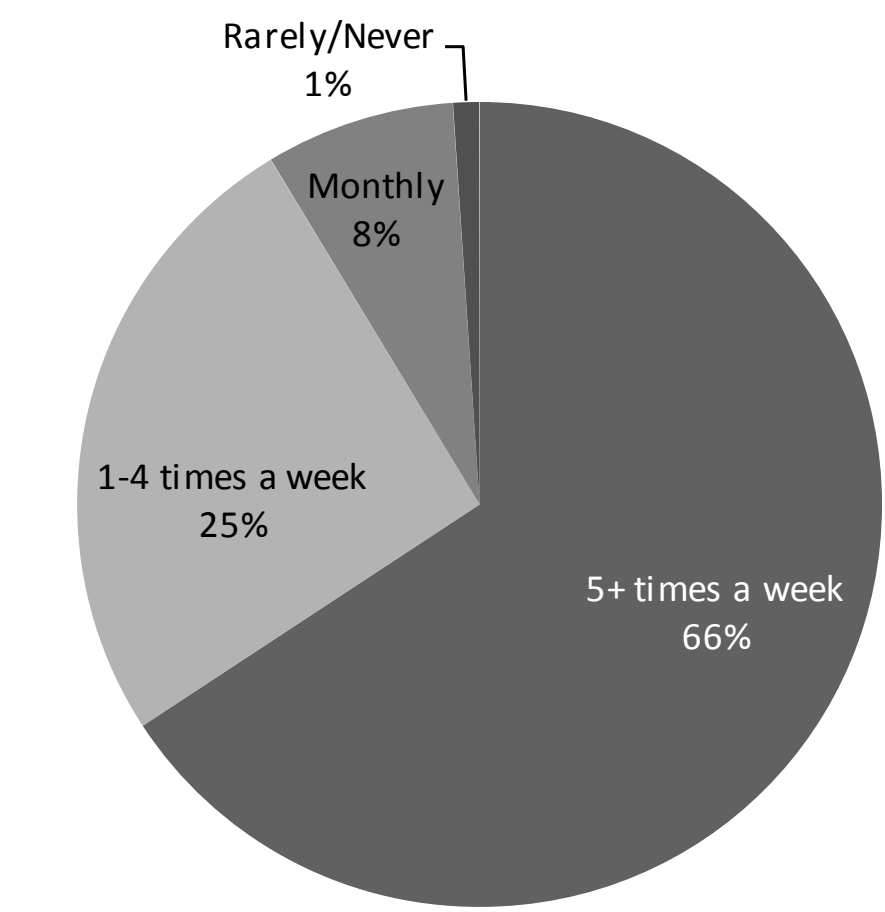
How do you usually travel to or through the project area?



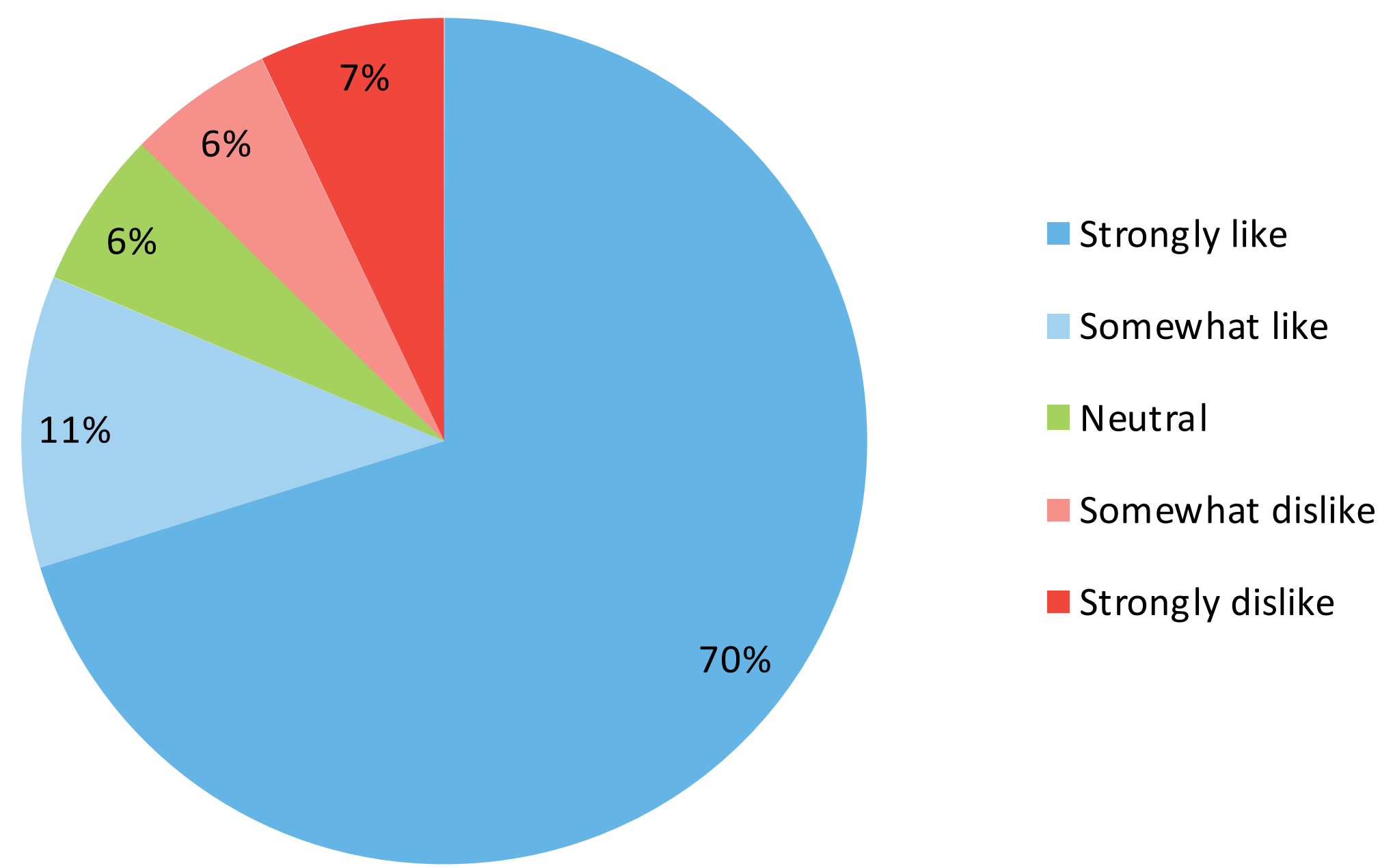
If you regularly drive to the project area, where do you park?



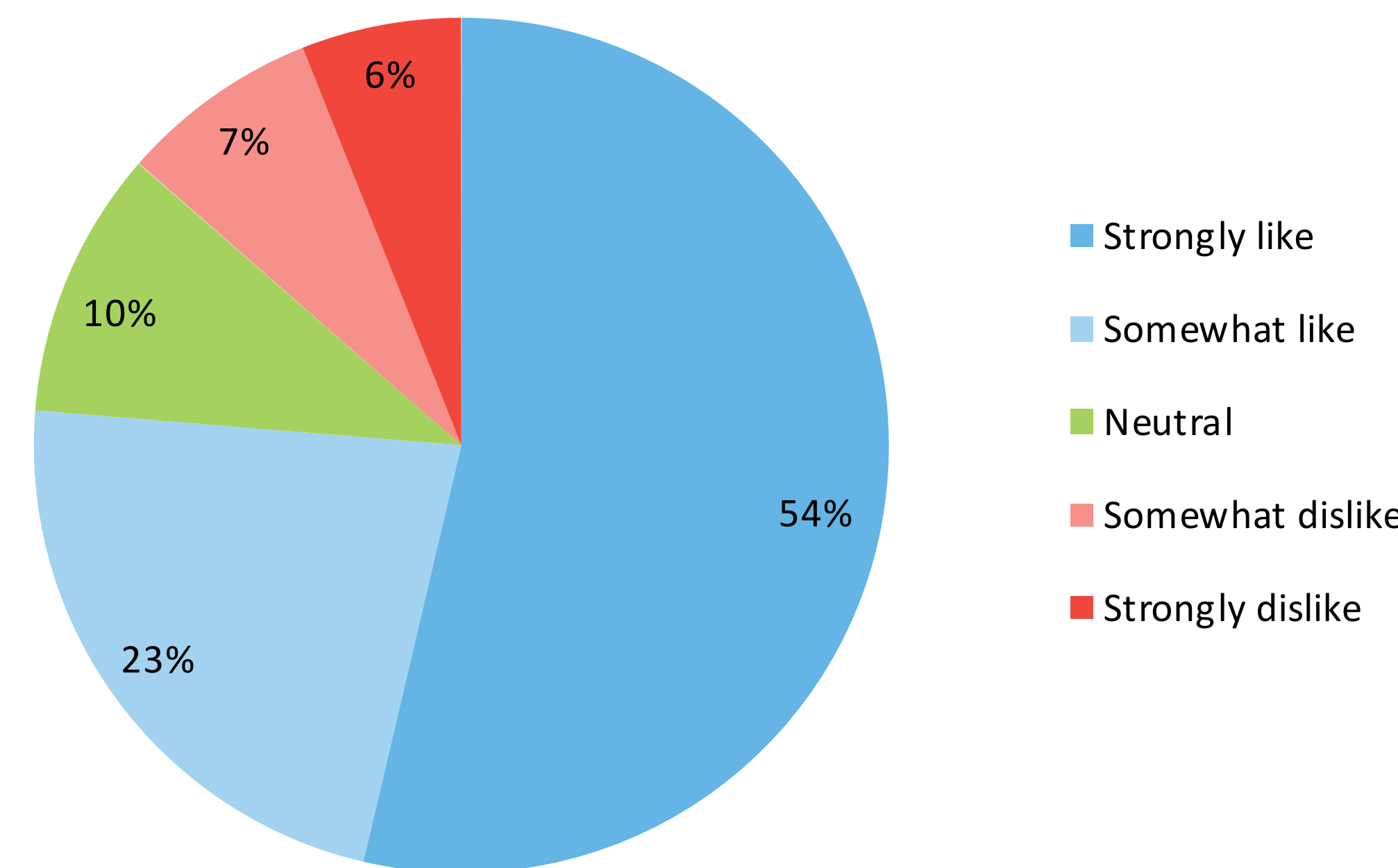
How often do you travel to or through the project area?



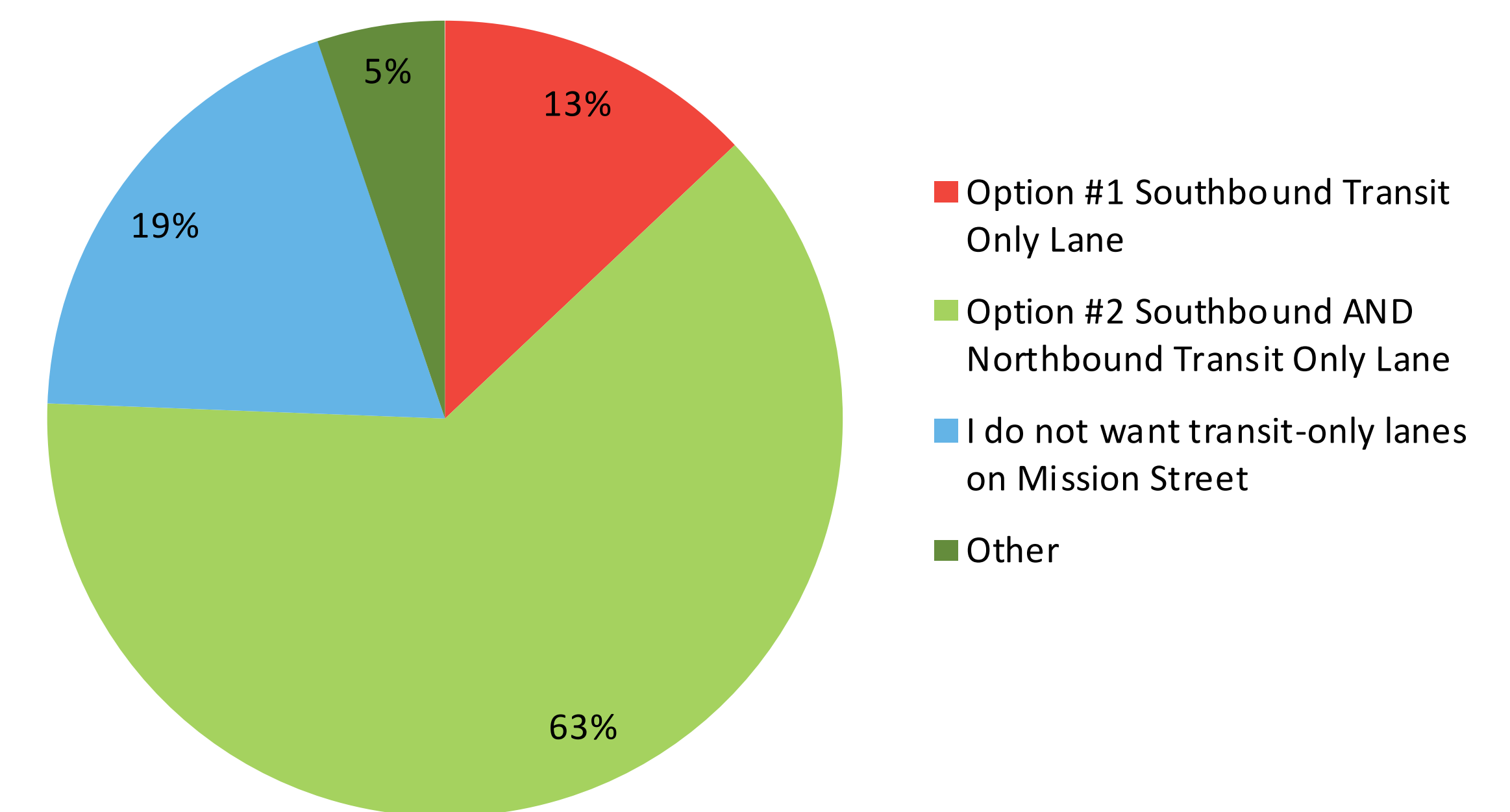
Adjusting distances between transit stops



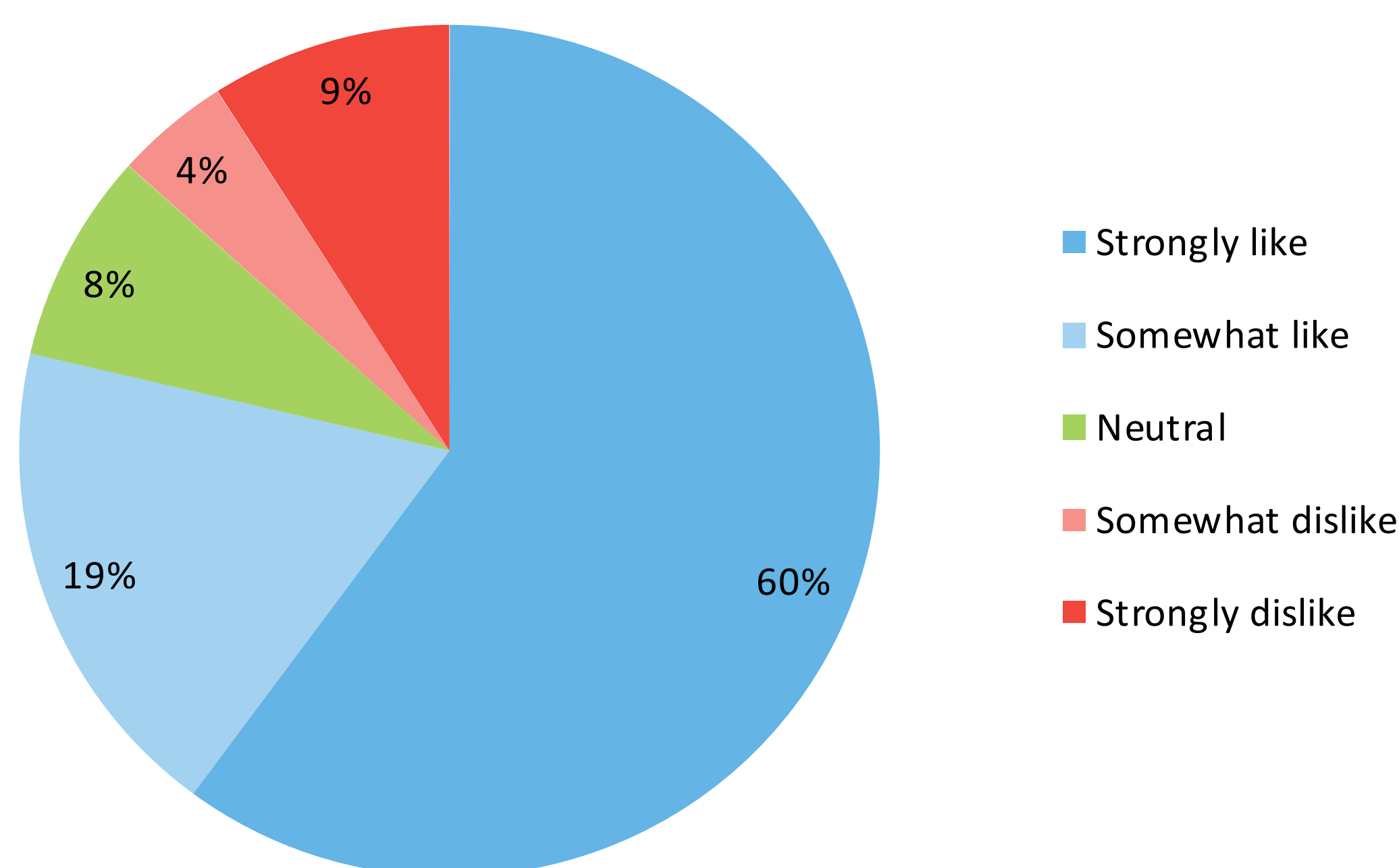
Turn restrictions



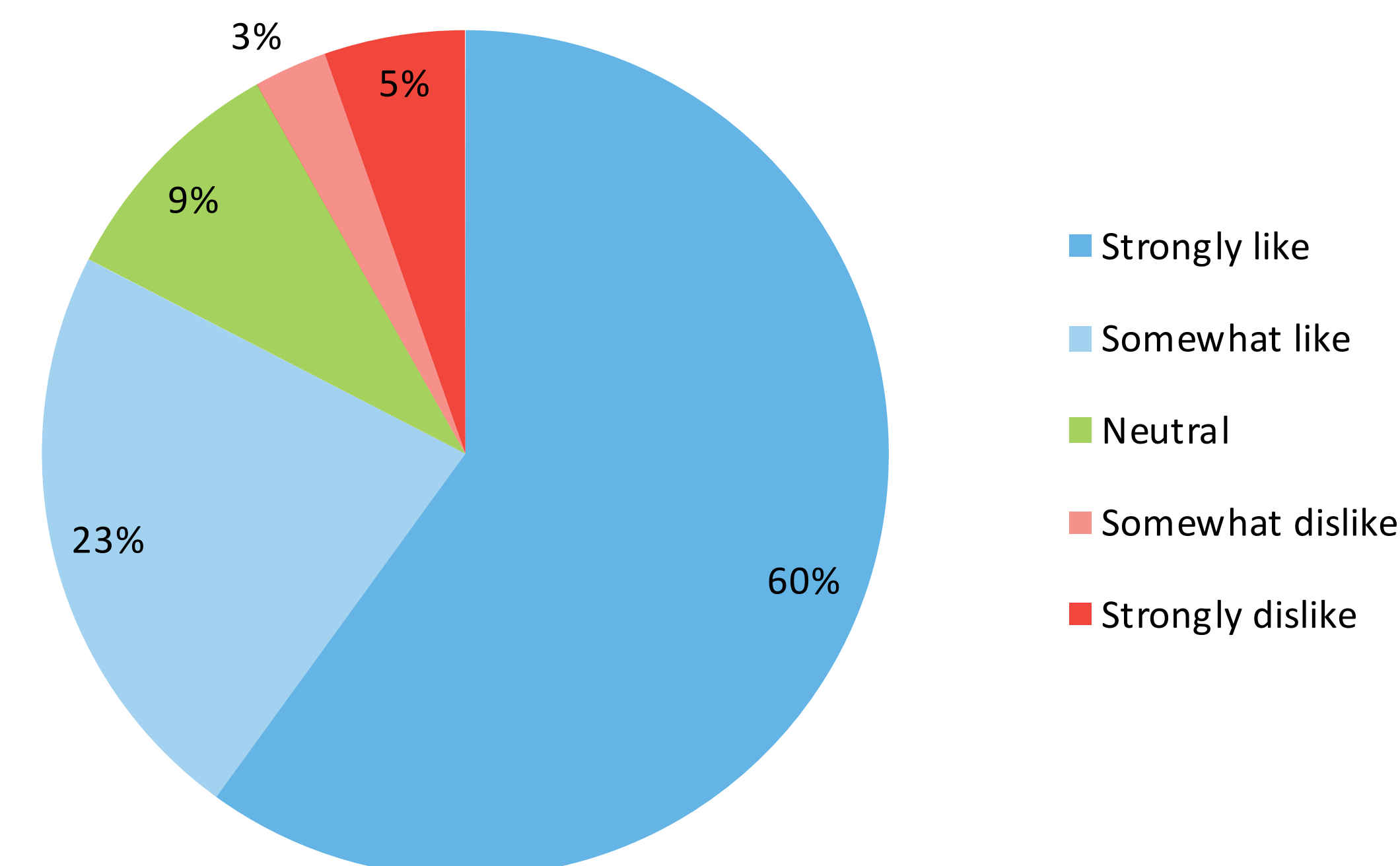
Transit-only lanes



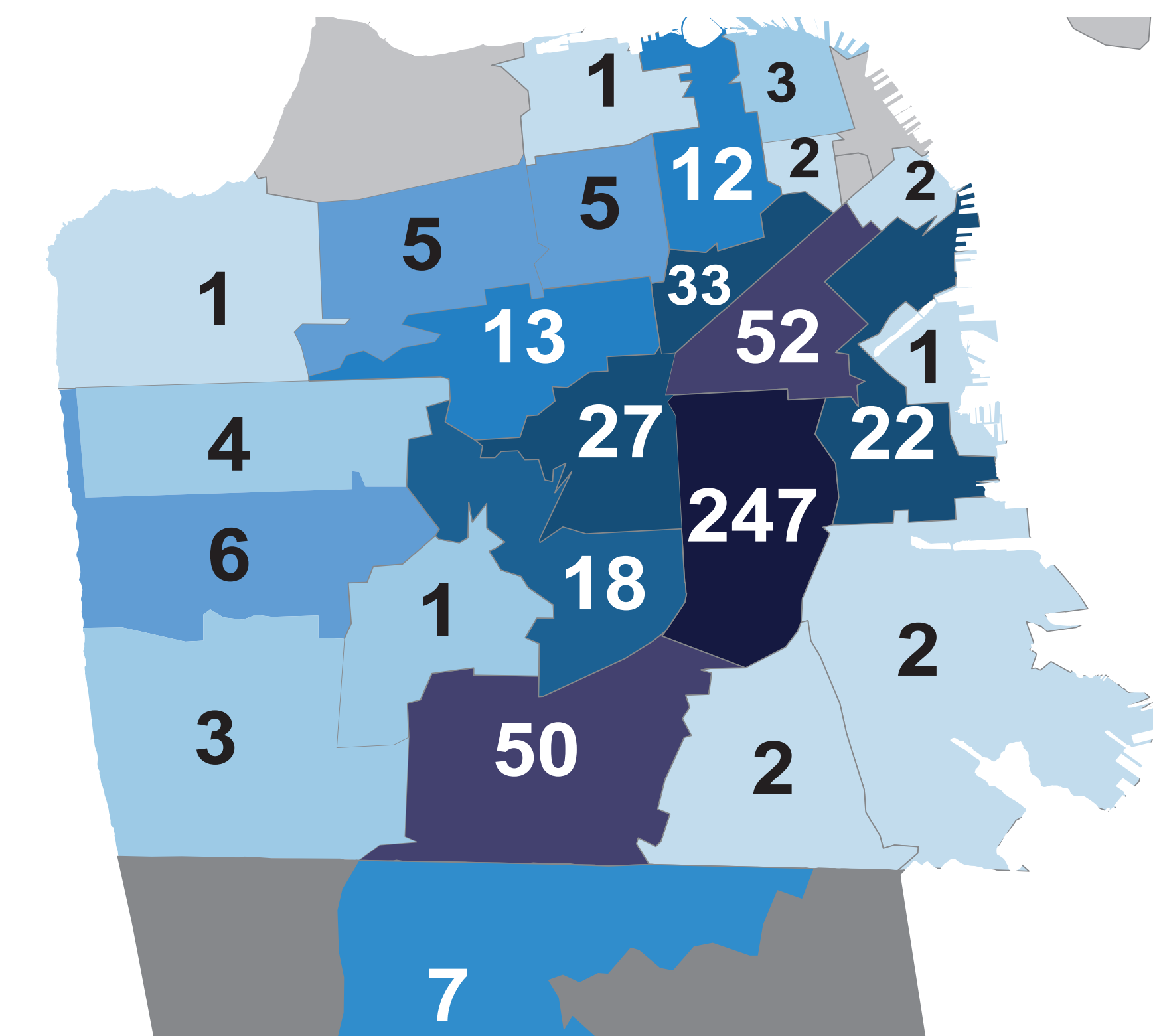
Sidewalk widening at transit stops



Right turn pockets



Zip code





You Spoke, We Listened

Transit-Only Lanes	Transit Stop Spacing	Turn Restrictions	Right Turn Pockets	Transit bulbs
<p>“I would support either option 1 or 2. I think it’s very important to have some sort of transit-only lane. I selected option 1 because that might cause less protest about loss of parking. If option 1 is implemented and the mandatory right-hand turns aren’t sufficient to reduce northbound bus delays, then should go to option 2.”</p> <p>“While I support transit only lanes, I do not support removing parking from any side of street except at intersection curbs where right turns are allowed.”</p> <p>“I think having transit only lanes in both directions would greatly speed up the movement of traffic. Having a transit only lane going only Southbound would create a discrepancy in the travel time along the route. Southbound trips would be faster and more reliable than Northbound trips.”</p> <p>“I would love transit only lanes in both directions but think a compromise that preserves parking will avoid generating opposition. More practical.”</p>	<p>“I avoid taking Muni because the 14 is slower than a light jog. Consolidating stops would do a great deal to improve service on this line!”</p> <p>“I know that this will be difficult for those who are not able-bodied, but it will allow for much more efficient use of the road...no more than every 2 blocks please”</p> <p>“It’s fine for able-bodied people, but what about seniors and disabled people? It will mean that they will have to walk more to reach their destination if the bus does not stop at the block where they need to get off.”</p> <p>“Current stops are ridiculous. Should be every other block for the Local.”</p> <p>“Consolidating stops helps overall service improve. In a city like SF, there’s nothing wrong with walking an extra block for better transit.”</p> <p>“I’d much rather walk a block for a bus that comes more frequently.”</p>	<p>“Anything to help pedestrians is needed to encourage them to walk and shop.”</p> <p>“I think it might be worthwhile to consider no left turning on even numbered streets like 16, 18, 20, 22 as long as left turns are kept on the other streets..”</p> <p>“It will cause heavy traffic on side streets running parallel to Mission and detour customers to local businesses.”</p> <p>“Prohibiting left turns works well on other busy streets like 19th, Geary, or Masonic. Adding 7AM - 7 PM or similar time restrictions would be a fair compromise as the impacts from turning cars is probably less overnight.”</p> <p>“It would be rather problematic if all the intersections had turn restrictions. Maybe every other?”</p> <p>“Support turn restrictions at selected intersections only. Need to allow some turns so people can get to Valencia and points West.”</p>	<p>“Right turn pockets are good because they allow cars to queue to turn. This means that cars not turning will not be stuck behind turning cars as often. This will also help streamline traffic for both transit and auto vehicles.”</p> <p>“Don’t remove too many parking spaces for right turn lanes because drivers will park in the right turn lane.”</p> <p>“Yes I’m all for parking removal where it improves traffic flow. There are plenty of spaces already as well as underutilized garages on Bartlett and Albion.”</p> <p>“Horrible idea. Will cause heavy traffic on streets running parallel to Mission and potential customers will not want to bother shopping local businesses.”</p> <p>“Parking spots in the proposed right turn pockets only help single vehicles, who should be using transit instead. Turn pockets help ALL vehicles.”</p> <p>“Preserving street parking is more important than easing flow of traffic due to left turning cars.”</p>	<p>“Excellent idea, as often buses don’t pull to the curbside; thus blocking traffic . . . and drivers use bus stops for “parking” knowing that buses don’t really use curbside.”</p> <p>“I like bulbouts on two lane streets like Mission where cars can get around the buses when the buses are stopped.”</p> <p>“Bad idea. Do not take parking away!”</p> <p>“Bus bulbs also seem to benefit wheelchair waiting/loading, since there’s more room for those users on the sidewalk.”</p> <p>“Bus bulbs will increase congestion, slow traffic and not really make it safer for pedestrians as shorter distances won’t matter because of all the stop lights.”</p> <p>“These seem to make it safer for pedestrians and make the bus flow more easily through traffic.”</p> <p>“The bus bulbs on either side of Mission at 30th make a huge difference -- I strongly support them wherever they can be added.”</p>

Resumen del alcance hasta la fecha

Reuniones comunitarias

- » Jornada Abierta núm. 1 (18 de febrero de 2015)
- » Asociación de Comerciantes de Mission (18 de febrero de 2015)
- » Comerciantes de Mission Bernal (9 de marzo de 2015 y 27 de marzo de 2015)
- » Calle 24 (10 de marzo de 2015)
- » Director de la Mission High School (10 de marzo de 2015)
- » Jornada Abierta para Pasajeros de la 14 Mission en 24th BART Plaza (25 de marzo de 2015)
- » MEDA (16 de abril de 2015)
- » Jornada Abierta núm. 2 (21 de abril de 2015)

¿Qué hemos escuchado?

- » Preocupación por la eliminación de estacionamiento en la Opción B
- » Deseo de reducir la duración de los viajes y de mejorar la confiabilidad del transporte público
- » Preocupación por la seguridad al caminar en el vecindario
- » Fuerte apoyo a la eliminación de paraderos
- » Inquietudes locales sobre la eliminación de paraderos específicos
- » Fuerte apoyo a las extensiones de acera para autobuses
- » Fuerte apoyo a que no haya vueltas a la izquierda desde Mission Street a calles laterales
- » Apoyo de comerciantes al proyecto porque mejora a Muni y la seguridad de las personas que caminan

Conciencia de la comunidad

- » Se enviaron correos electrónicos de alcance a 31 grupos comunitarios y de comerciantes, 8 escuelas, centros vecinales para personas de la tercera edad, se publicaron varios anuncios en 8 periódicos locales, Twitter, Facebook, se distribuyeron tarjetas postales en el autobús 14 Mission, y más.



1700
VOLANTES
DISTRIBUIDOS

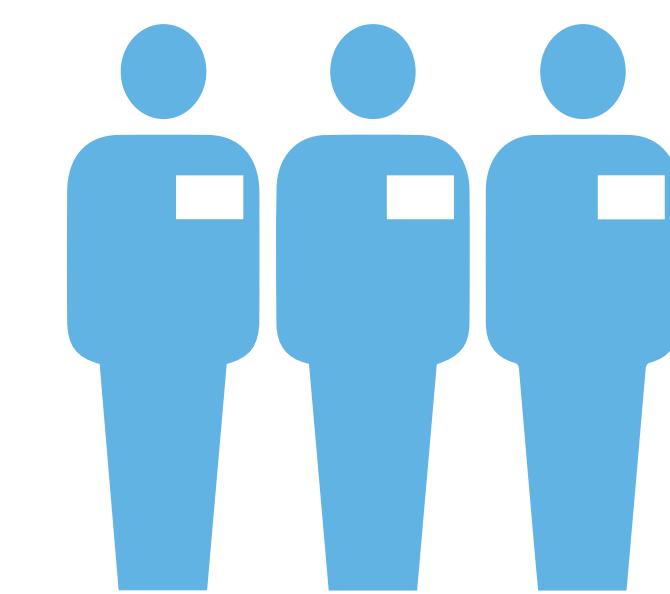
+

1500
TARJETAS
POSTALES
ENTREGADAS
A PASAJEROS

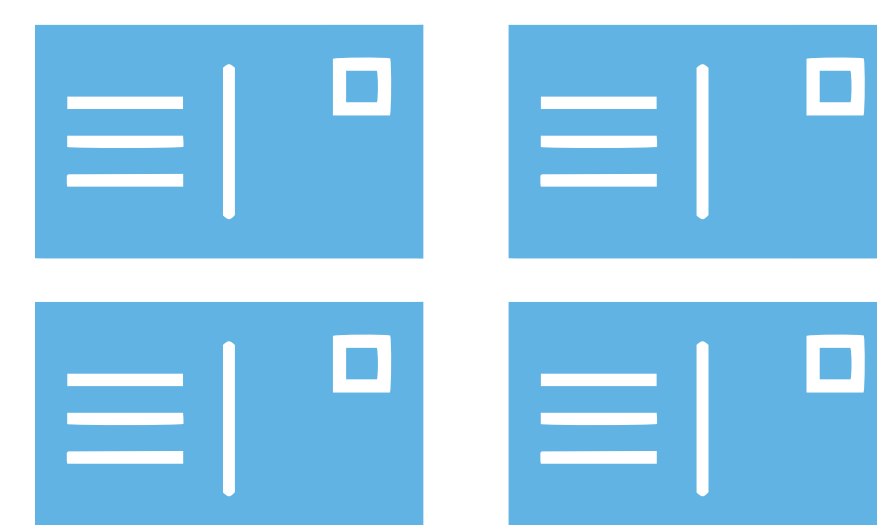


31
SE CONTACTÓ
A 31 GRUPOS
VECINALES

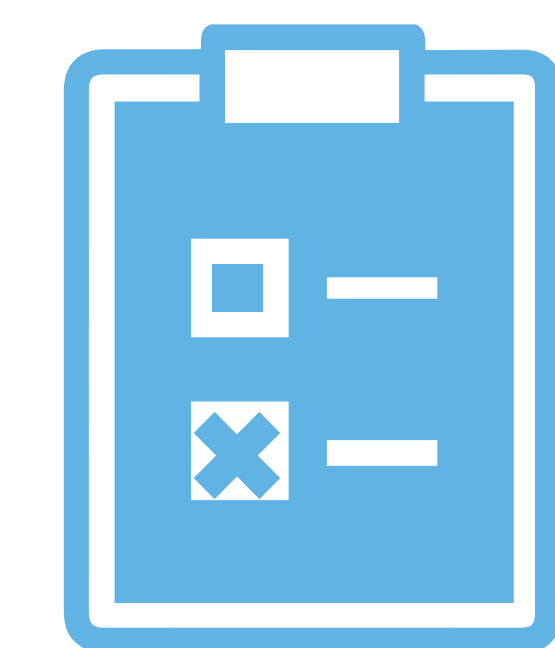
JORNADAS
ABIERTAS **3**



200+
MÁS DE 200
PERSONAS
ASISTIERON A
LAS REUNIONES



25,692
SE ENVIARON
25,692 TARJETAS
POSTALES POR
CORREO

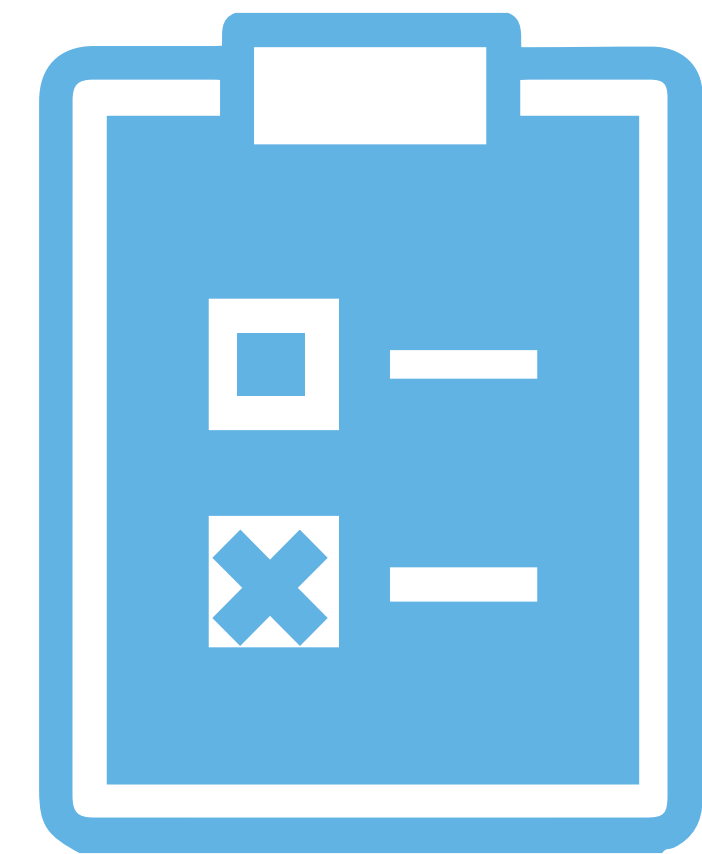


564
SE RECOPIARON
564 RESPUESTAS
A ENCUESTAS



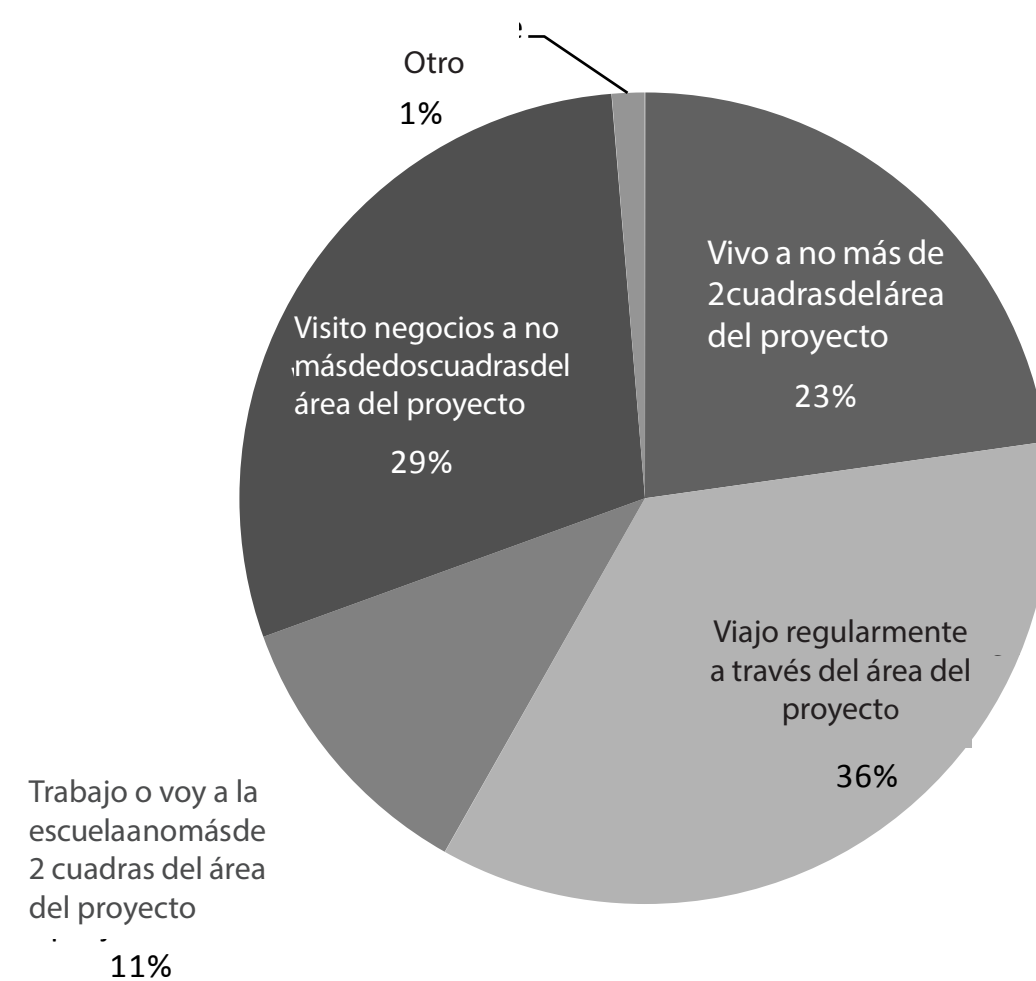
Lo que escuchamos

El Proyecto 14 Mission Rapid

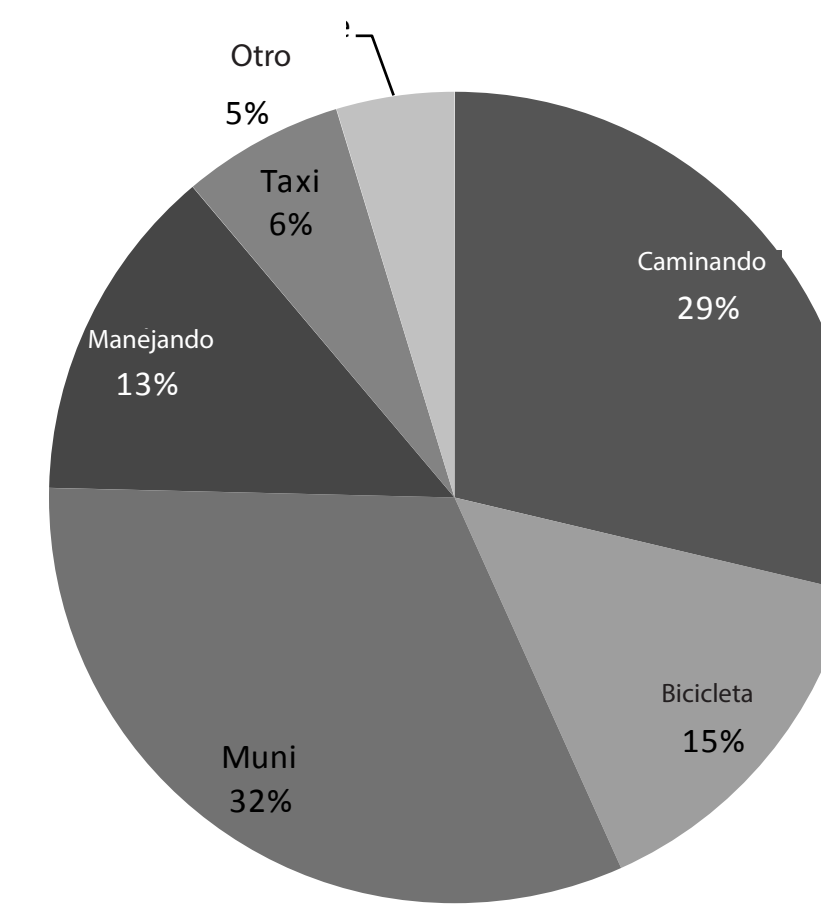


564
Respuestas que recopilamos de la encuesta

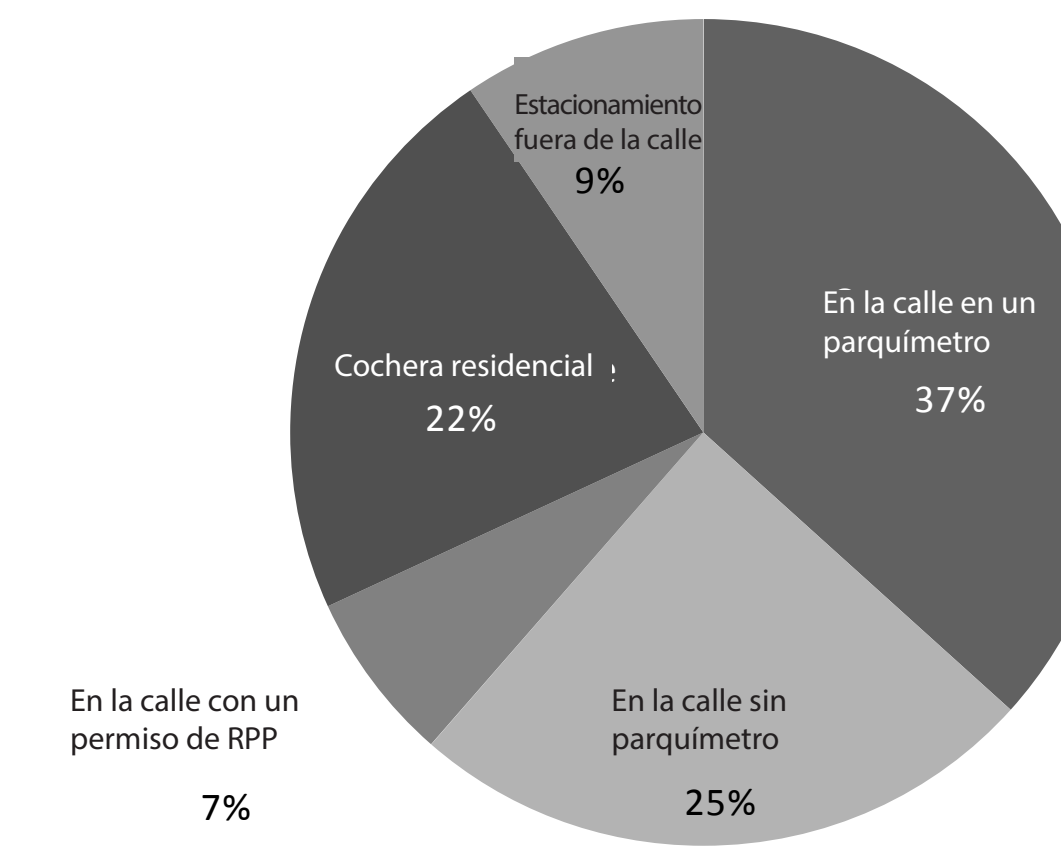
¿Cuál es su conexión con el área del Proyecto?



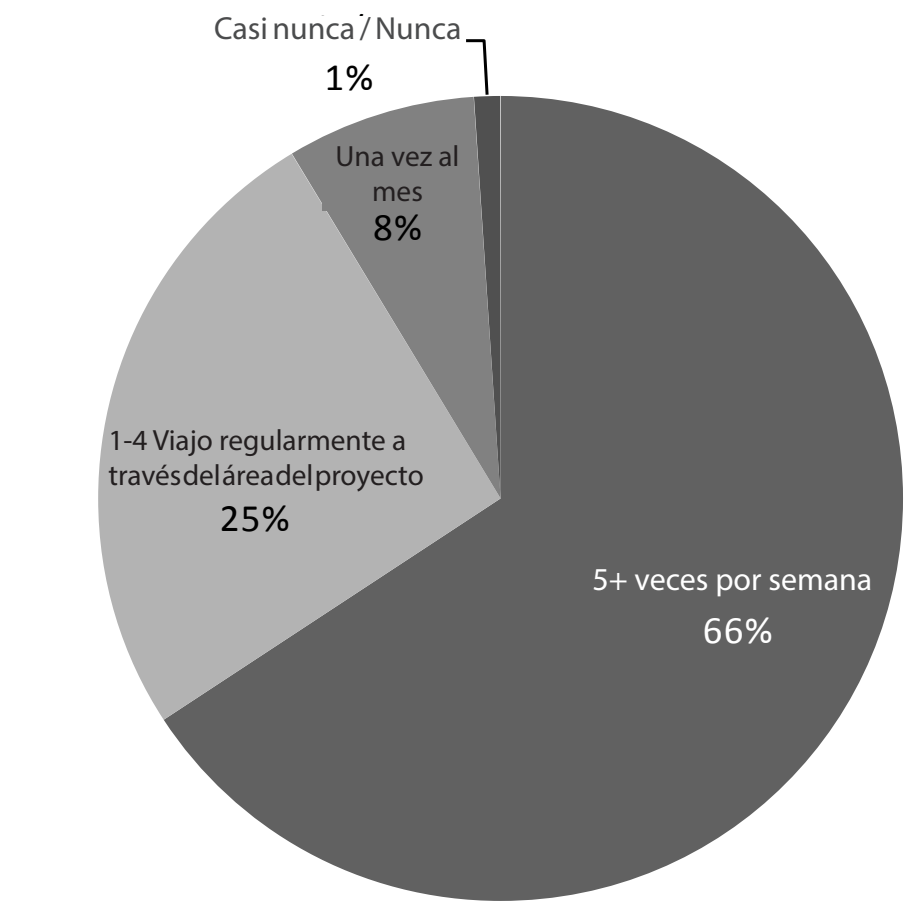
¿Cómo viaja normalmente al área del Proyecto o a través de él?



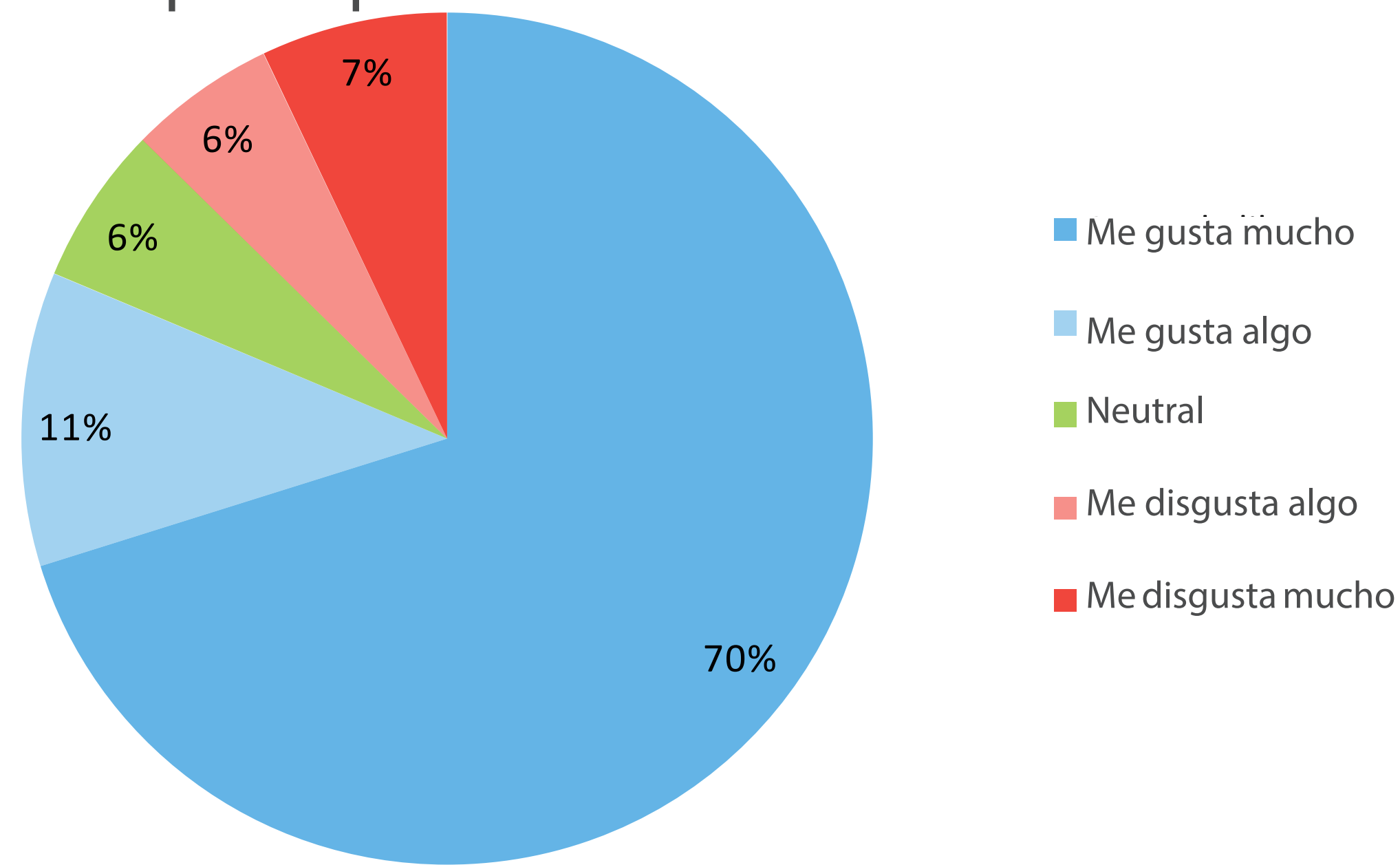
Si maneja en forma habitual al área del Proyecto, ¿dónde estaciona?



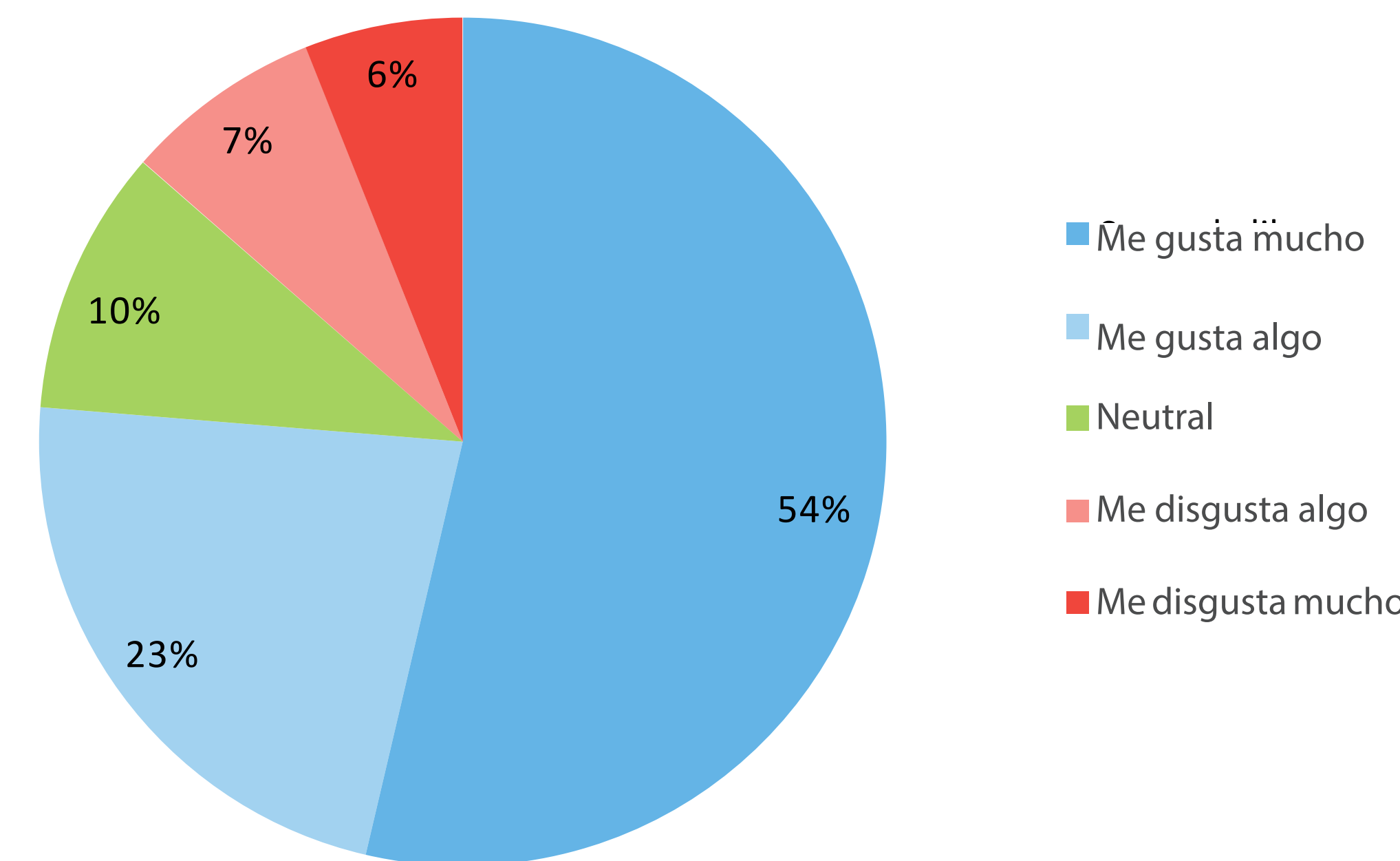
¿Con qué frecuencia viaja al área del Proyecto o a través de él?



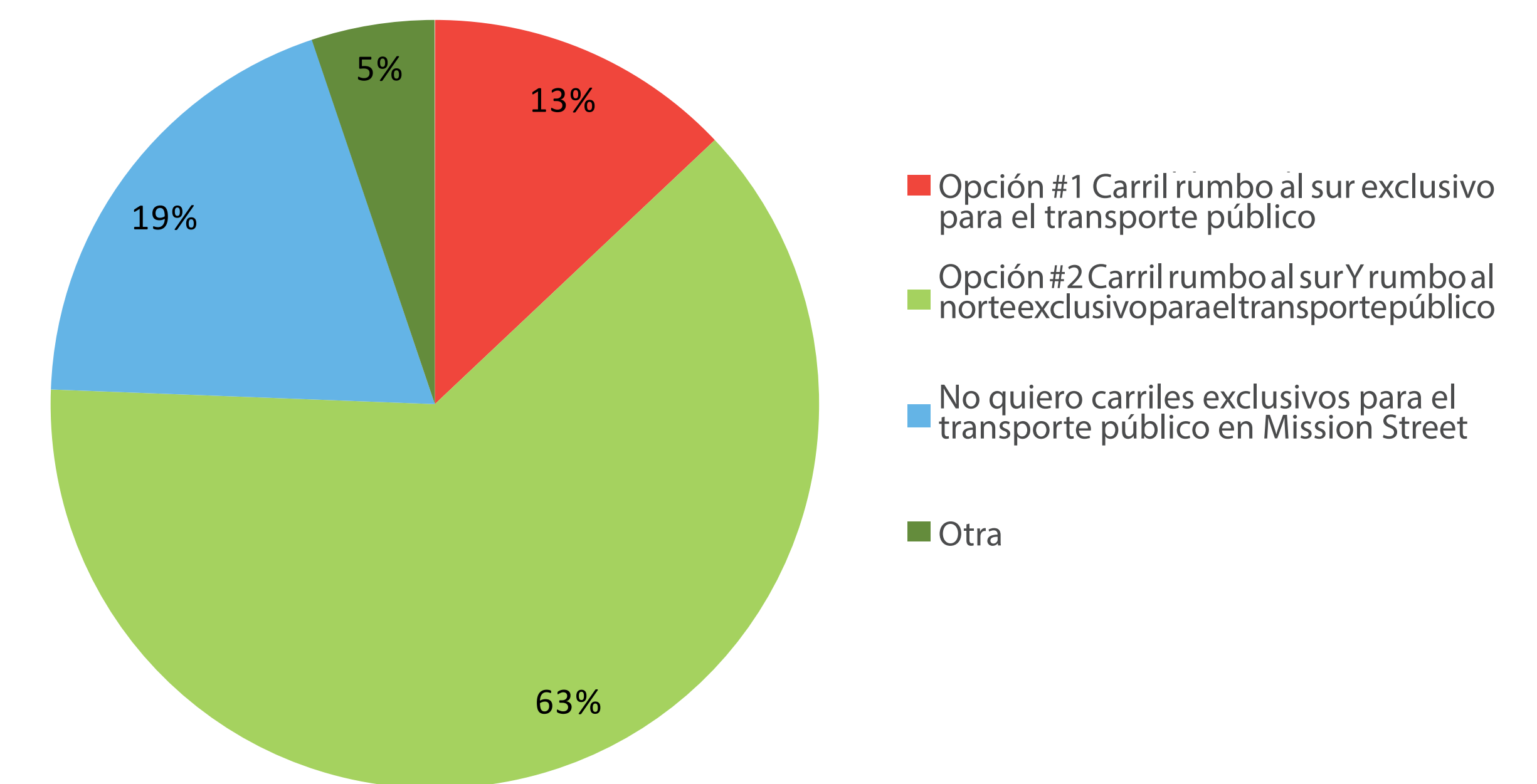
Ajustar distancias entre paraderos del transporte público



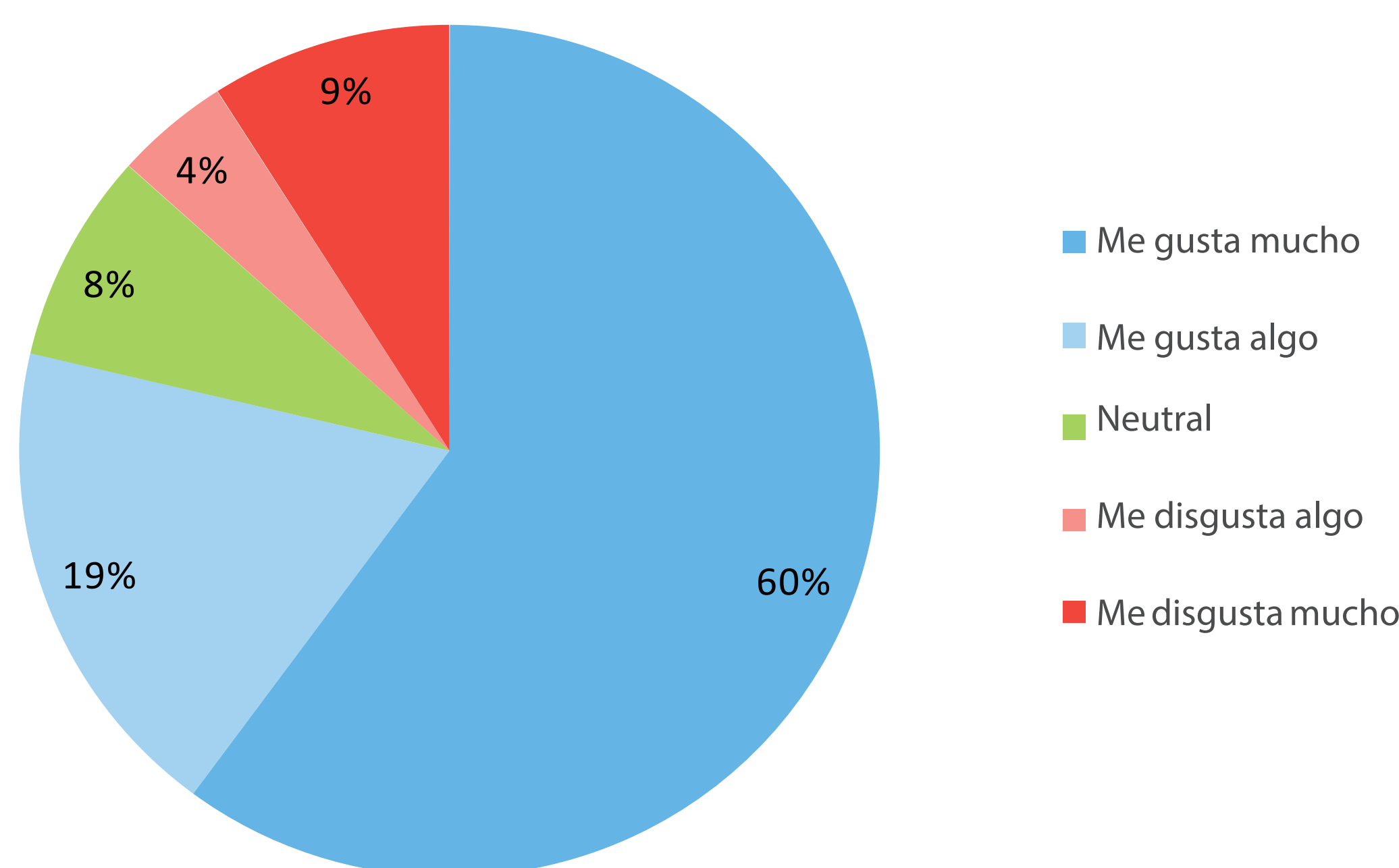
Restricciones para voltear



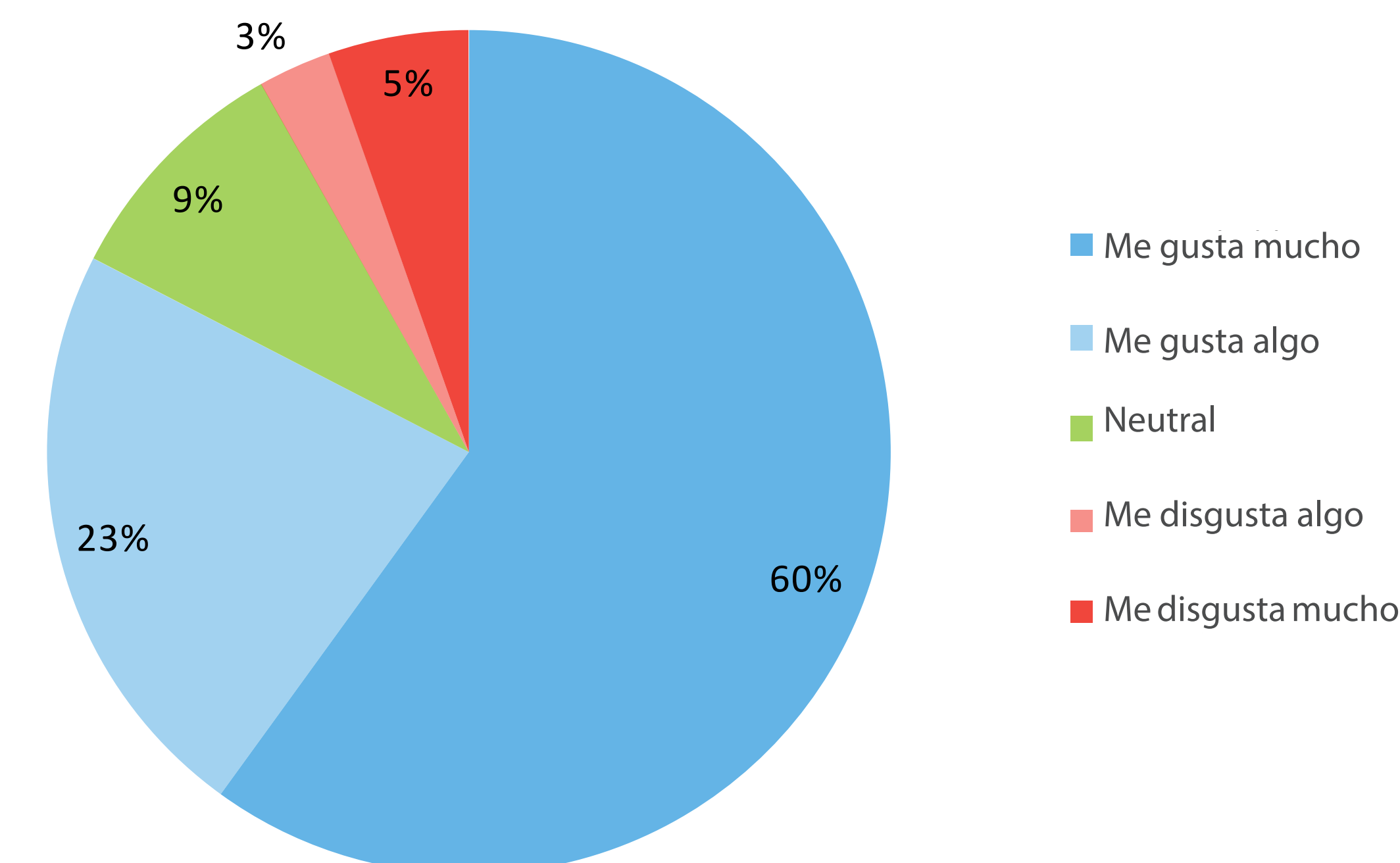
Carriles exclusivos para el transporte público



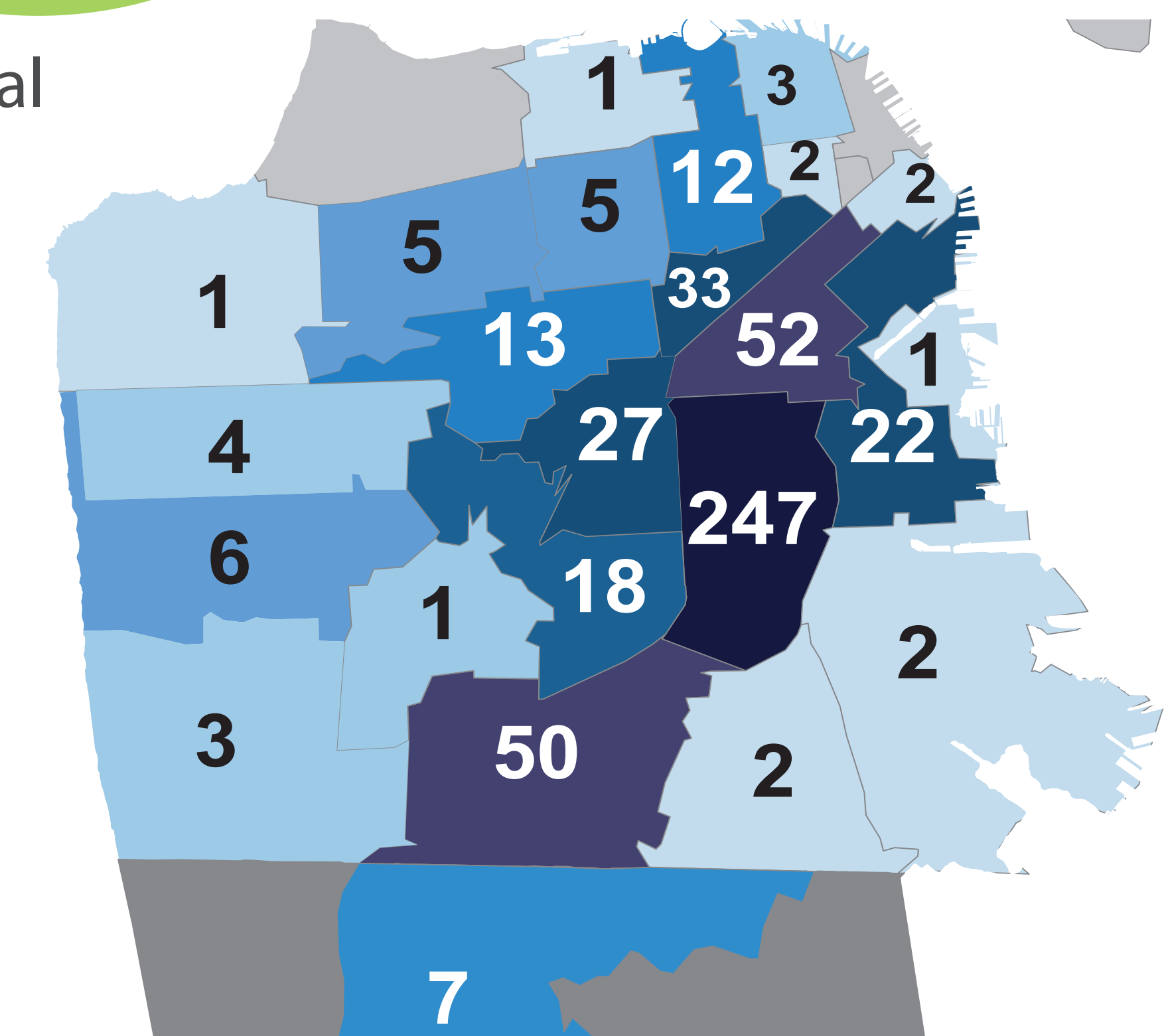
Ensanchamiento de la acera en los paraderos del transporte público



Espacios para voltear a la derecha



Código postal del hogar





Lo que escuchamos

Proyecto de la 14 Mission Rapid

Usted habló, nosotros escuchamos

Carriles exclusivo para el transporte público	Espaciamento de paraderos	Restricciones para voltear	Espacios para voltear a la derecha	Salientes de acera para el transporte público
<p>“Yo apoyaría ya sea la Opción 1 o la 2. Pienso que es muy importante tener algún tipo de carril exclusivo para el transporte público. Seleccioné la opción 1 porque eso podría causar menos protesta por la pérdida de estacionamiento. Si se implementa la opción 1 y las vueltas obligatorias a la derecha no son suficientes para reducir las demoras de autobuses rumbo al norte, entonces deberíamos pasar a la opción 2”.</p> <p>“Aunque apoyo los carriles exclusivos para el transporte público, no apoyo la eliminación de estacionamiento de ningún lado de la calle excepto en los bordes de la acera en las intersecciones donde se permite voltear a la derecha”.</p> <p>“Pienso que tener carriles exclusivos para el transporte público en ambas direcciones hará que el tráfico se mueva mucho más rápido. Tener un carril exclusivo para el transporte público solo rumbo al sur crearía una discrepancia en la duración de viaje a lo largo de la ruta. Los viajes al sur serían más rápidos y confiables que los viajes al norte”.</p> <p>“Me encantarían los carriles exclusivos para el transporte público en ambas direcciones pero pienso que para evitar generar la oposición se debería llegar a un acuerdo. Más práctico”.</p> <p>“Se necesitan carriles exclusivo para el transporte público para mantener los autobuses en movimiento”.</p>	<p>“Evito tomar Muni porque la 14 es más lenta que un trote ligero. ¡La consolidación de paraderos ayudaría mucho a mejorar el servicio en esta línea!”</p> <p>“Sé que esto será difícil para aquellas personas con algún problema físico, pero permitiría un uso mucho más eficiente de la calzada...no más de 2 cuadras, por favor”.</p> <p>“Está bien para personas en buena condición física, ¿pero qué pasa con las personas de la tercera edad y los discapacitados? Significará que tendrán que caminar más para llegar a su destino si el autobús no para en la cuadra en la que necesitan bajarse”.</p> <p>“Los paraderos actuales son ridículos. Deberían ser cada dos cuadras para la Local”.</p> <p>“La consolidación de paraderos ayuda a que el servicio general mejore. En una ciudad como San Francisco, no tiene nada de malo caminar una cuadra adicional para tener mejor transporte público”.</p> <p>“Prefiero caminar una cuadra para tomar un autobús que pasa más frecuentemente”.</p>	<p>“Se necesita todo lo que ayude a los peatones para animarlos a caminar y comprar”.</p> <p>“Pienso que valdría la pena considerar no permitir vueltas a la izquierda en calles con números pares como la 16, 18, 20, 22, siempre y cuando se siga permitiendo las vueltas a la izquierda en las otras calles”.</p> <p>“Ocasionará mucho tráfico en las calles paralelas a Mission y desviará a clientes de los negocios locales”.</p> <p>“La prohibición de voltear a la izquierda funciona bien en otras calles transitadas como 19th, Geary, o Masonic. Sería un buen arreglo agregar restricciones de 7AM a 7 PM o algo similar porque el impacto de los carros que voltean es probablemente menor de noche”.</p> <p>“Sería algo problemático si todas las intersecciones tuvieran restricciones para voltear. ¿Tal vez cada dos?”</p> <p>“Apoyo las restricciones para voltear en ciertas intersecciones solamente. Es necesario permitir voltear en algunos lugares para que las personas puedan ir a Valencia y puntos al oeste”.</p>	<p>“Los espacios para voltear a la derecha son buenos por que permiten que los carros hagan cola para voltear. Esto significa que los carros que no voltean no quedarán detenidos tan seguido detrás de carros que voltean. Esto también ayudará a agilizar el tránsito tanto del transporte público como de autos”.</p> <p>“No eliminen demasiados espacios de estacionamiento para crear espacios para voltear a la derecha porque los conductores se estacionarán en el espacio para voltear a la derecha”.</p> <p>“Si estoy completamente de acuerdo con la eliminación del estacionamiento donde mejore el flujo del tráfico. Ya existen suficientes espacios así como garajes poco utilizados en Bartlett y Albion”.</p> <p>“Idea horrible. Ocasionará mucho tráfico en las calles paralelas a Mission y los clientes potenciales no se tomarán la molestia de comprar en negocios locales”.</p> <p>“Los espacios de estacionamiento en los espacios propuestos para voltear a la derecha solo ayudan a vehículos individuales, los que deberían estar usando el transporte público en lugar de eso. Los espacios para voltear a la derecha ayudan a TODOS los vehículos”.</p> <p>“Preservar el estacionamiento en la calle es más importante que mejorar el flujo del tráfico causado por carros que voltean a la izquierda”.</p>	<p>“Excelente idea porque a menudo los autobuses no se detienen pegados al borde de la acera y de esa manera bloquean el tráfico. . . y los conductores usan los paraderos para “estacionar” sabiendo que los autobuses en realidad no usan el borde de la acera”.</p> <p>“Me gustan las salientes de acera en calles de dos carriles como Mission donde los carros pueden pasar alrededor de los autobuses cuando éstos están detenidos”.</p> <p>“Mala idea. ¡No eliminen el estacionamiento!”</p> <p>“Parece que las salientes de acera para autobuses también benefician la espera y la subida de sillas de ruedas, porque hay más espacio en la acera para esos usuarios”.</p> <p>“Las salientes de acera para autobuses aumentarán la congestión, demorarán el tráfico y en realidad no harán que sea más seguro para peatones porque las distancias más cortas no importarán debido a todos los semáforos”.</p> <p>“Parece que hacen que sea más seguro para peatones y que los autobuses fluyan más fácilmente a través del tráfico”.</p> <p>“Las salientes de acera para autobuses en uno de los lados de Mission y 30th marcan una gran diferencia – Estoy muy a favor de agregarlas donde sea posible”.</p>

迄今推廣概要

社區會議

- » 第 1 次公眾座談會 (2015年2月18日)
- » 米慎商人協會 (2015年2月18日)
- » 米慎波納爾商人 (2015年3月9日和2015年3月27日)
- » Calle 24 (2015年3月10日)
- » 米慎高中校長 (2015年3月12日)
- » 14 Mission 乘客座談會, 24th BART Plaza (2015年3月25日)
- » MEDA (2015年4月16日)
- » 第2次公眾座談會 (2015年4月21日)

我們聽到什麼？

- » 擔心選項B取消停車位
- » 期望縮短旅行時間，提高公交可靠性
- » 顧慮在鄰里步行的安全性
- » 強烈支持取消車站
- » 本地擔心取消具體車站
- » 強烈支持公車停靠區
- » 強烈支持禁止從米慎街左轉到小街
- » 商家強烈支持項目，因為它改善Muni和步行者的安全

社區宣傳

- » 向31個鄰里和商人團體、8所學校、鄰里老人中心發送電子郵件，在8份本地報紙、Twitter、Facebook刊出多期廣告，乘坐14 Mission公車分發明信片等等。



分發
1700
份傳單

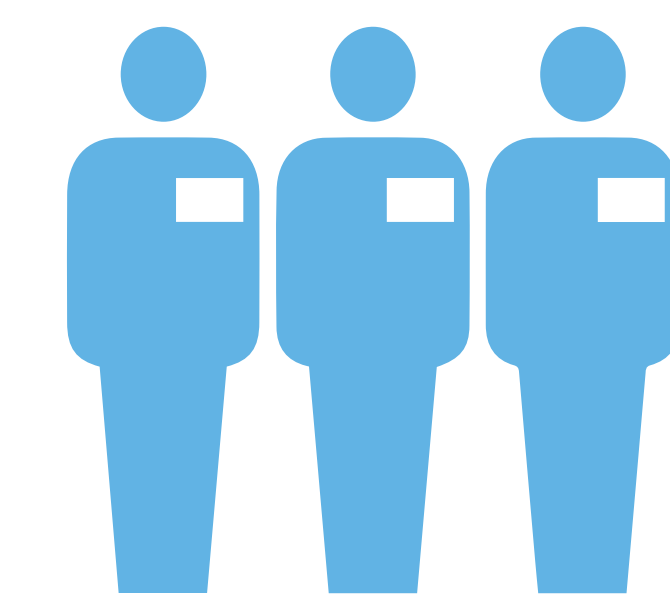
+

1500
張乘客明信片

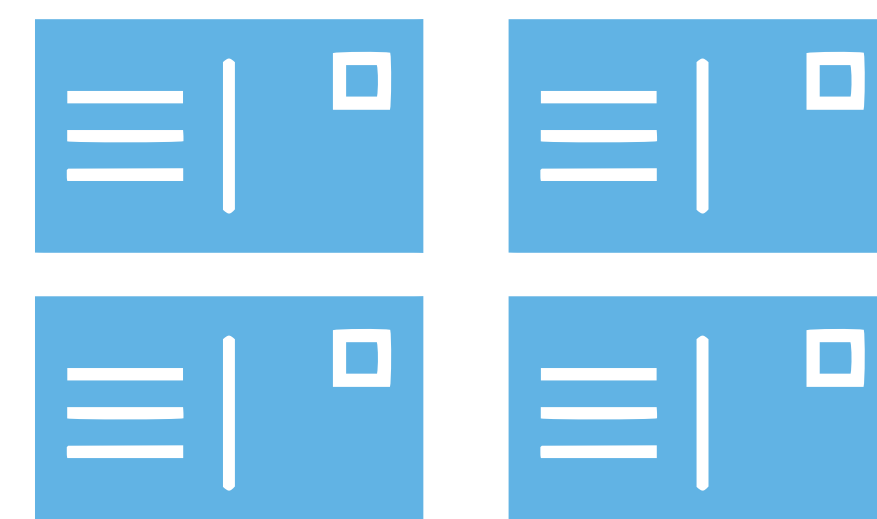


接洽
31
個鄰里團體

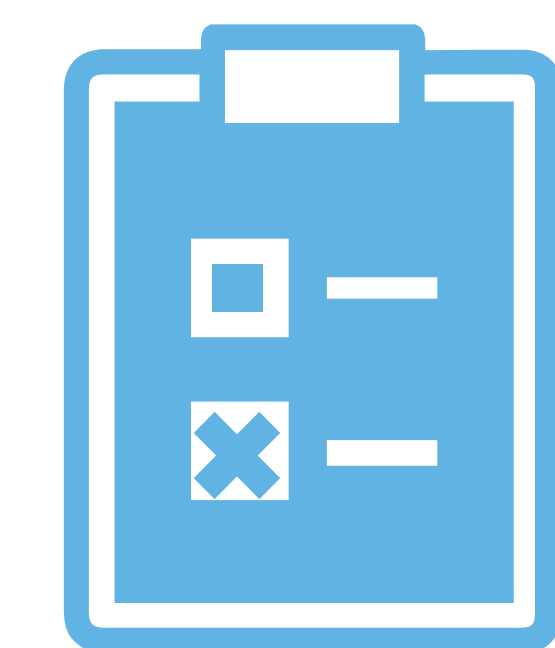
公眾座談會 **3**



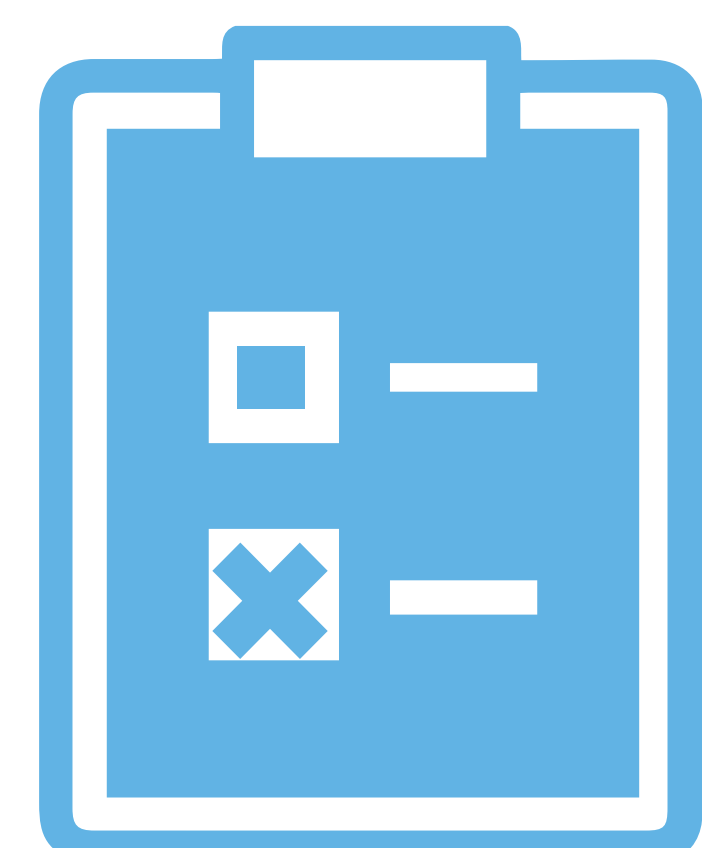
200
多人參加會議



寄出
25,692
張明信片

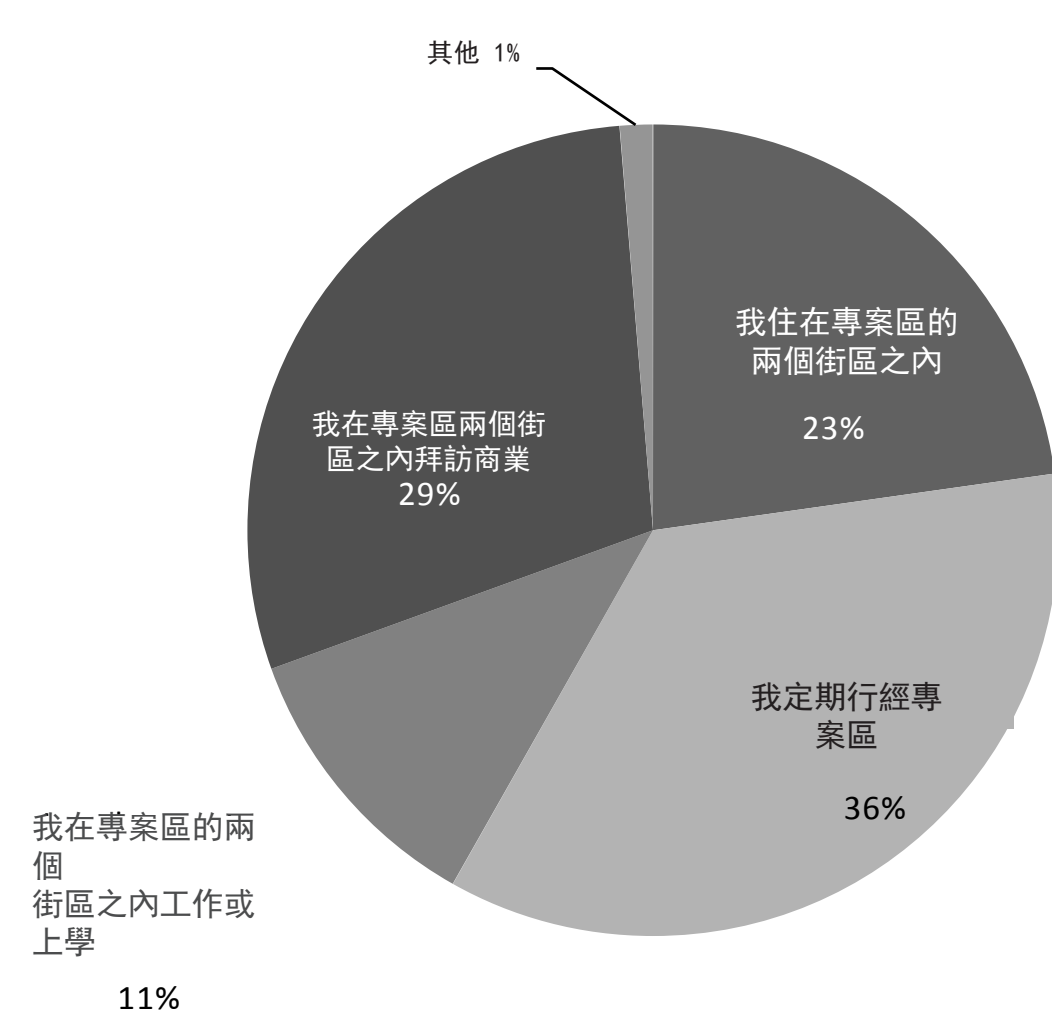


收集
564
份調查回覆

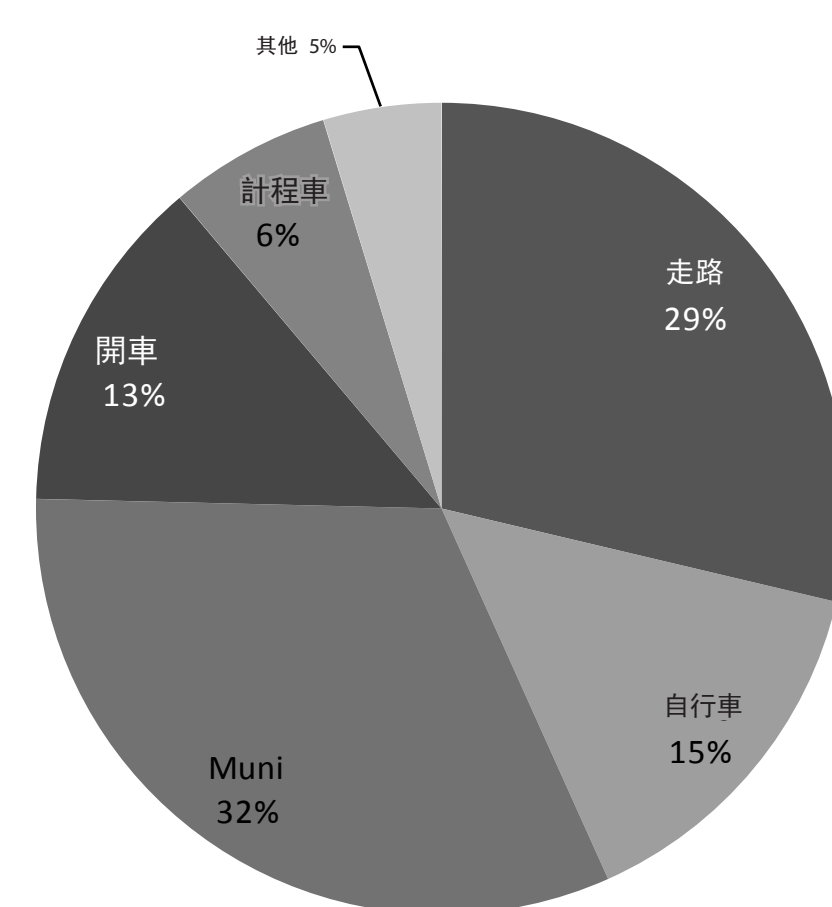


564
收集到的問卷調查回答

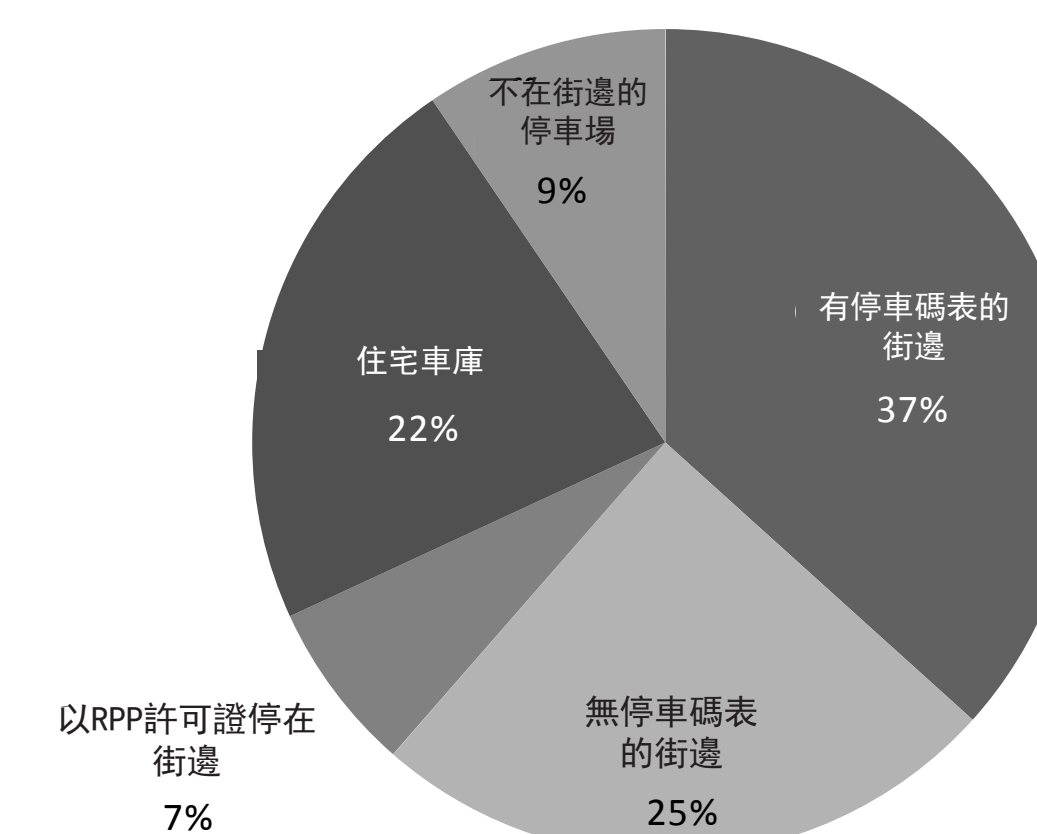
您與計劃地區的關係是什麼？



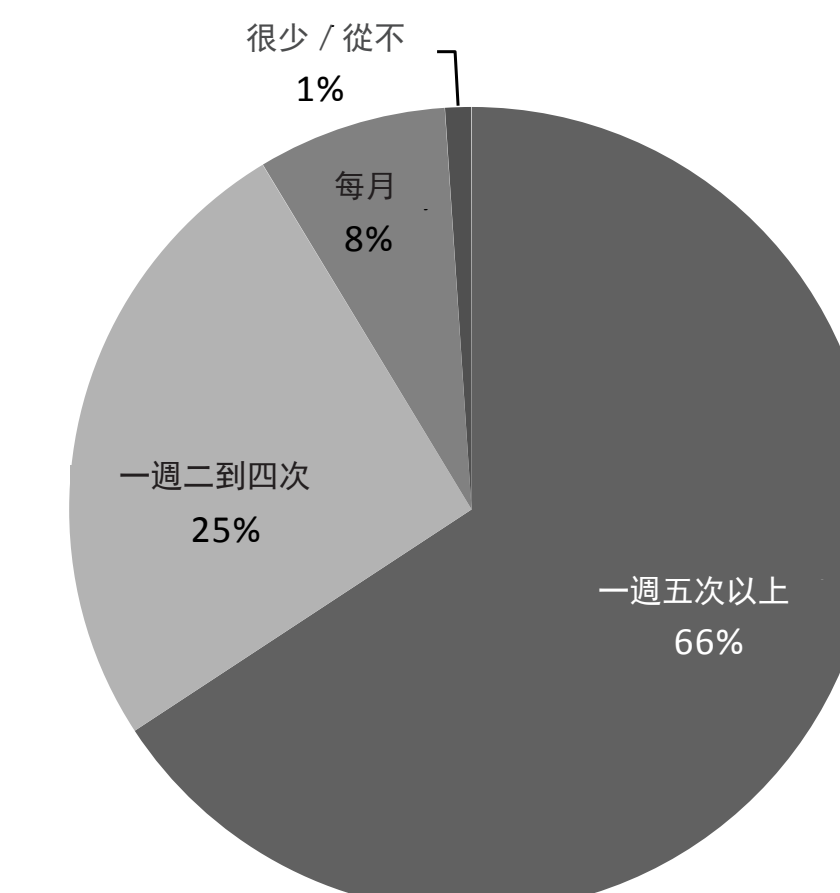
您通常如何抵達或是經過計劃位於的地區？



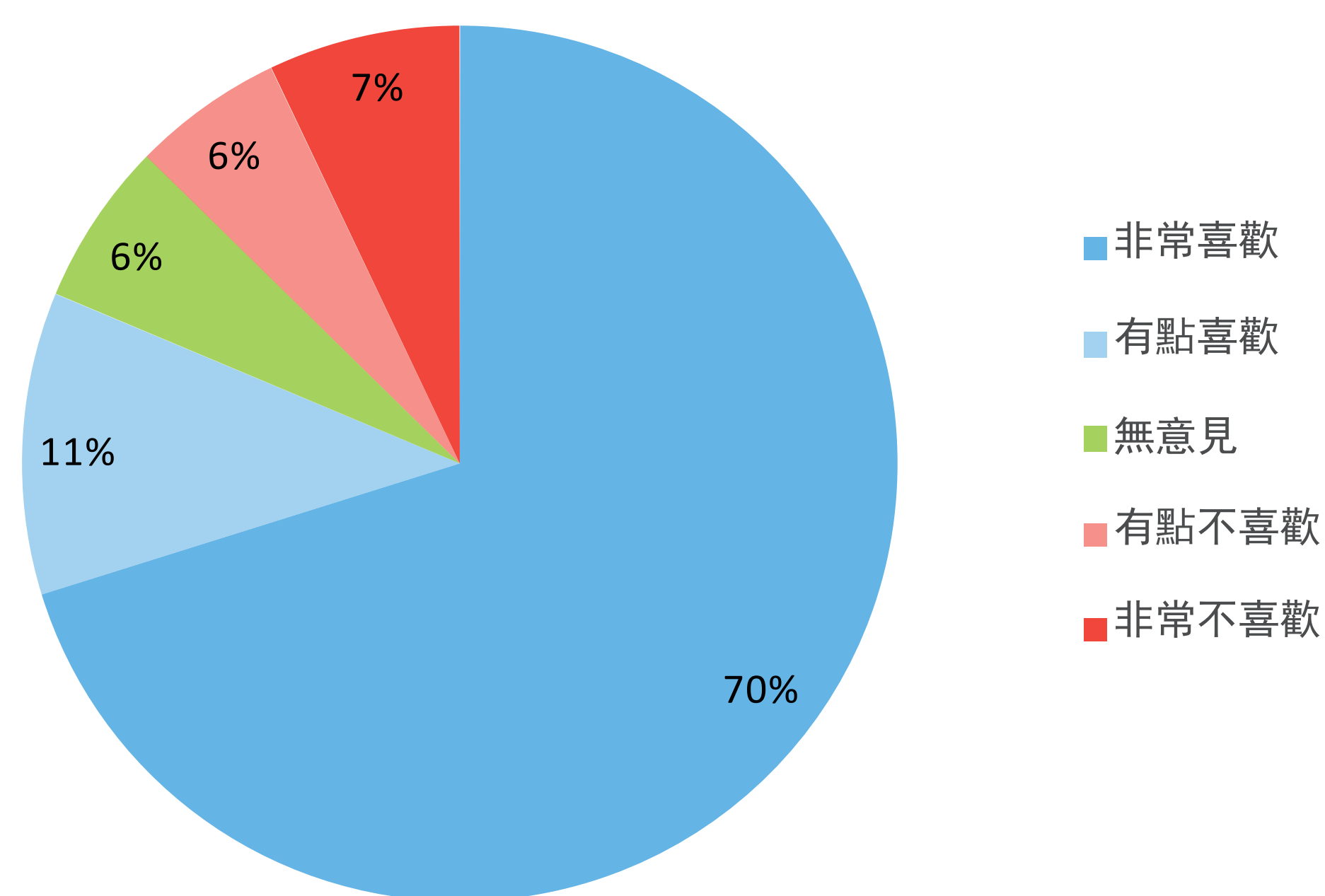
如果您固定開車到計劃地區，您會將車子停在哪裡？



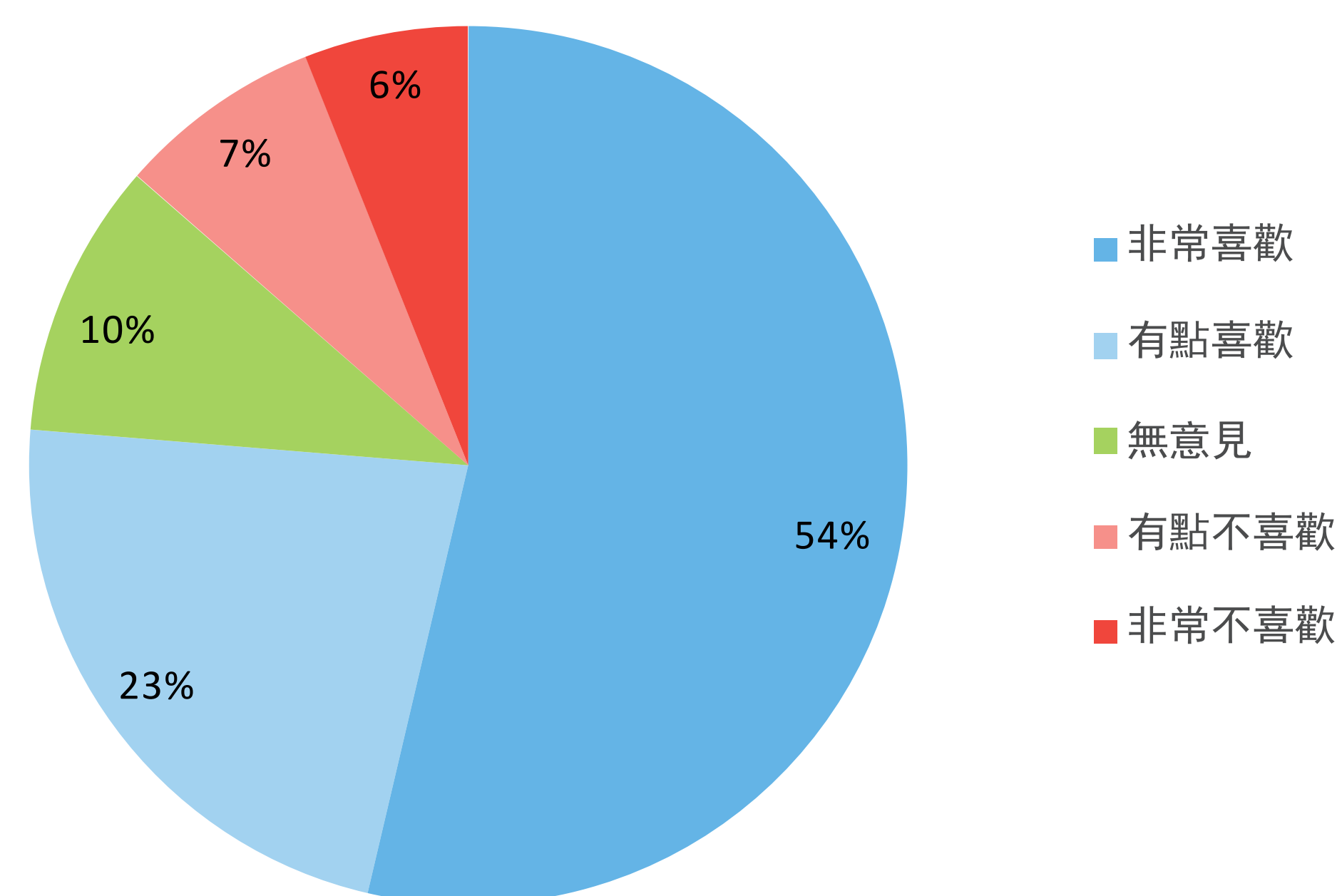
您多常抵達或是經過計劃地區？



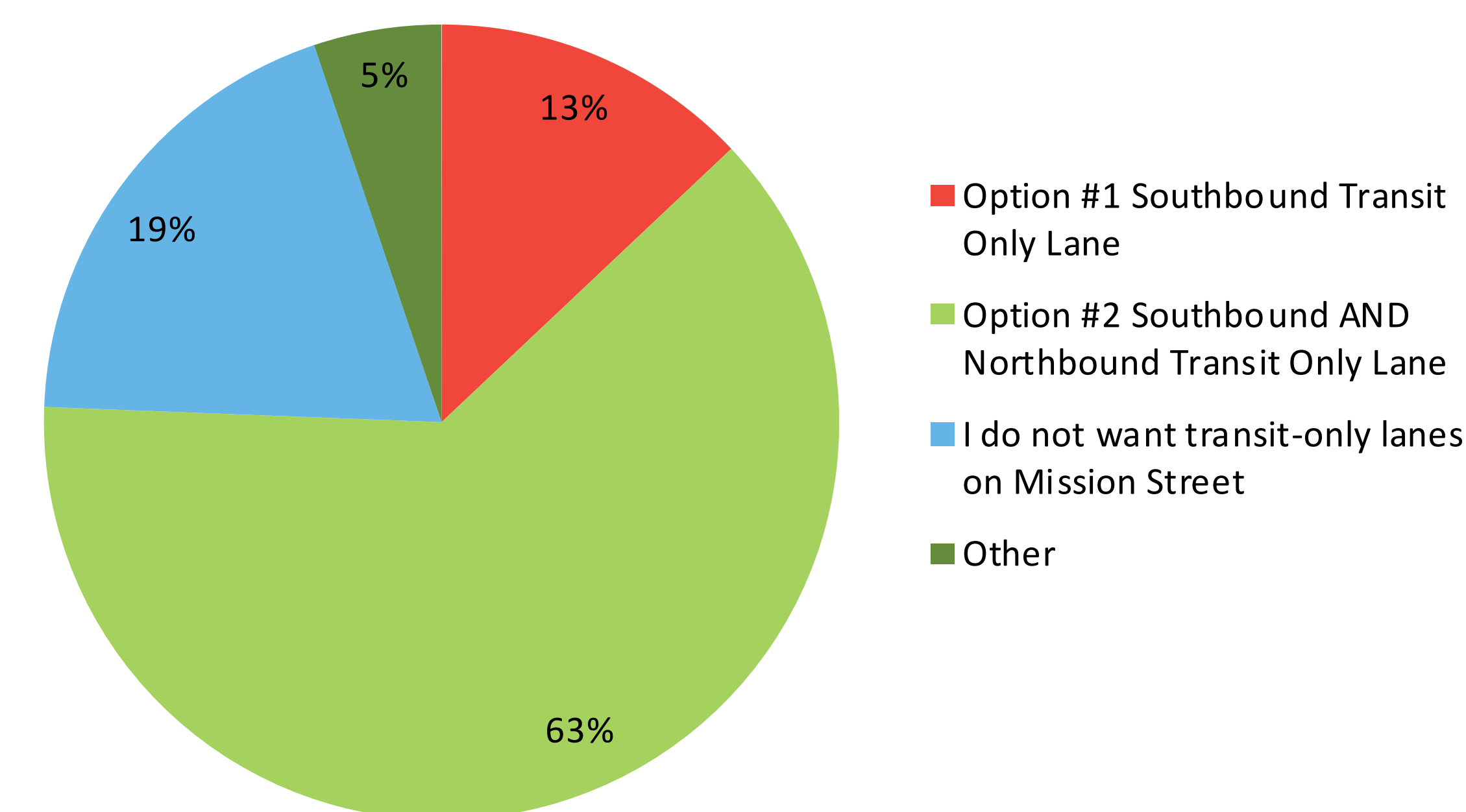
調整停車站之間的距離



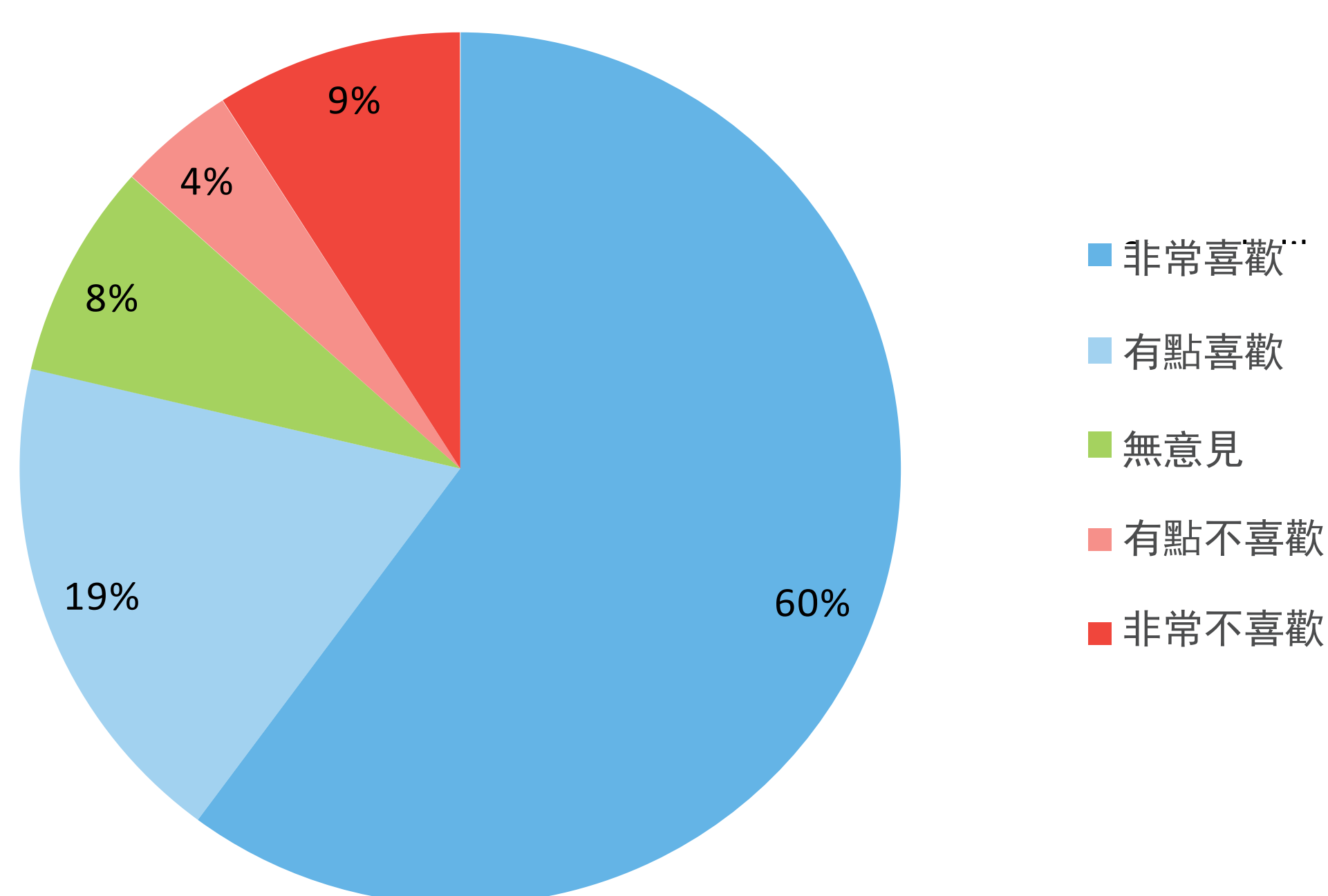
轉向限制



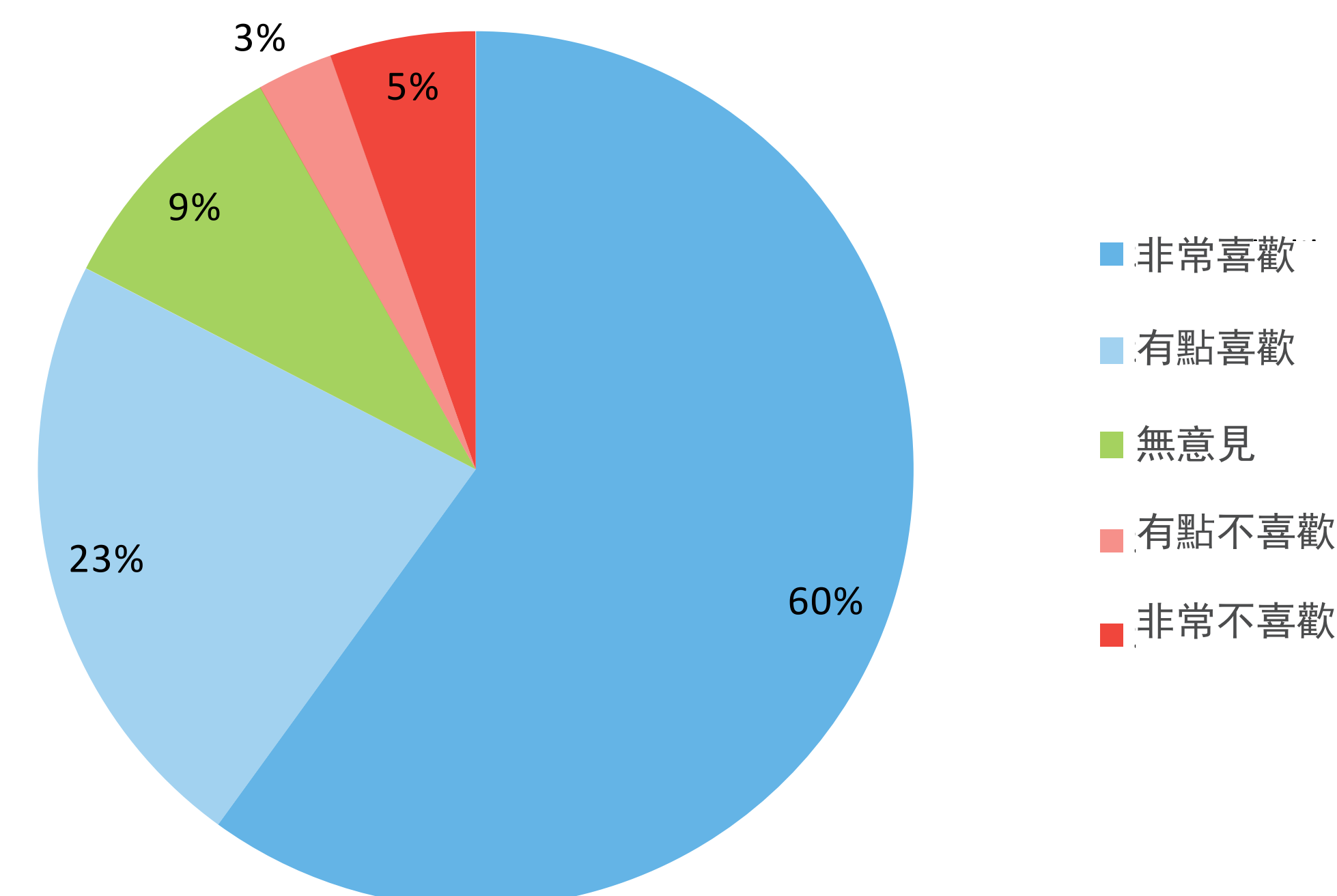
公車專用道



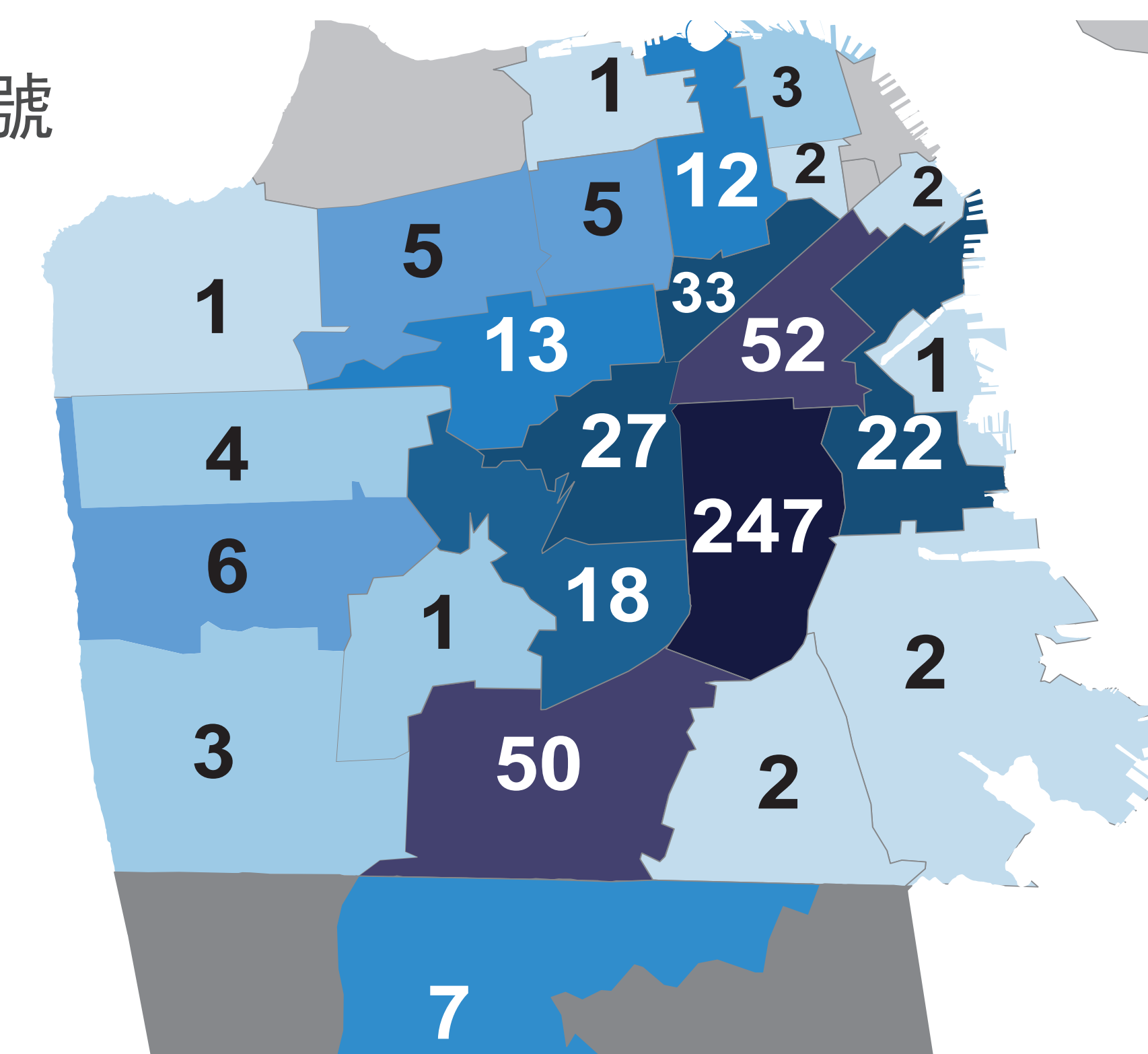
加寬停車站的人行道



右轉專用區



家庭郵遞區號





您說，我們聽

公交專用車道	公交站間隔	轉向限制	右轉區	公交停靠區
<p>「我會支持選項1或2。我認為有公交專用車道很重要。我選擇選項1，因為它可能會降低民眾對於停車位減少的抗議。如果選項1得以實施，而且強制性的右轉不足以減少北向公車的誤點，那就應該轉到選項2。」</p> <p>「儘管我支持公交專用車道，但是除了允許右轉的交叉路口路緣外，我不支持取消街道任何一側的停車位。」</p> <p>「我認為有雙向公交專用車道將大幅提高車流速度。只有南向公交專用車道，會造成沿線的行車時間不一致。南向交通會比北向交通更快更可靠。」</p> <p>「我喜歡雙向的公交專用車道，不過我認為保留停車位的折衷方案將避免造成反對。更加務實。」</p>	<p>「我避免乘坐Muni，因為14號比慢跑還慢。合併車站會在很大程度上改進這條線路的服務！」</p> <p>「我知道這對於身體不好的人來說很困難，不過它可以大幅提高道路使用效率……請不要超過每2個街區」</p> <p>「這對身體好的人來說挺好，不過對老人和殘障者是什麼情況？它意味著如果公車沒有停靠在他們需要下車的街區，他們必須走更多路才能到達目的地。」</p> <p>「現有的車站很沒道理。對於本地車輛，應當每隔一個街區設一個。」</p> <p>「合併車站有助於總體的服務改善。在三藩市這樣的城市，為了更好的公交多走幾步路沒有問題。」</p> <p>「為了公車班次更多，我寧願走一個街區。」</p>	<p>「為了鼓勵行為步行和購物，任何幫助行人的措施都是好的。」</p> <p>「我認為，只要在其他街道保留左轉，值得考慮在16、18、20和22號街這樣的雙號街上禁止左轉。」</p> <p>「它會導致與米慎街平行的其他小街車流量增大，讓顧客繞行到本地的商戶。」</p> <p>「在19街、Geary或Masonic之類的其他繁忙街道上禁止左轉效果很好。增加上午7點到晚上7點或類似時間的限制，會是不錯的折衷方案，因為在夜間，轉向車輛的影響可能較少。」</p> <p>「如果所有交叉路口都有轉向限制，會有很大麻煩。也許每隔一個路口設一處？」</p> <p>「支持只在選定的路口限制轉向。需要允許一些轉向，以便人們能趕到Valencia和points West。」</p>	<p>「右轉區不錯，因為它們允許車輛排隊轉向。這意味著不轉向的車輛比較不會那麼常卡在轉向車輛的後面。這也有助於提高公車和汽車的通行效率。」</p> <p>「不要為了右轉車道而取消過多停車位，因為駕駛員會在右轉車道上泊車。」</p> <p>「是的，我完全支持在改善車流的地方取消停車位。Bartlett和Albion已有大量停車位以及沒有充分利用的車庫。」</p> <p>「可怕的主意。會導致和米慎街平行的街道車流量增大，潛在顧客可能會嫌麻煩而不到本地商家購物。」</p> <p>「建議右轉區的停車位只會幫助個別的車輛，它們其實應當使用公交。轉向區有助於所有車輛。」</p> <p>「保留街道停車位，比減少左轉車輛導致的車流量更重要。」</p>	<p>「超棒的主意，因為公車經常不靠到路邊，因而阻斷交通……駕駛人知道公車實際上不用路邊，因此把公車站作為『停車位』。」</p> <p>「我喜歡米慎街這種雙車道街上的公交停靠區，有公車停靠時，汽車可以繞過公車。」</p> <p>「餓主意。不要取消停車區！」</p> <p>「公車停靠區似乎也有利於輪椅候車/下車，因為對於人行道的使用者會有更多空間。」</p> <p>「公車停靠區會增加擁堵，減慢車速，因為所有的停駛燈而不會讓行車更安全，所以較短的距離並不重要。」</p> <p>「這些似乎讓行人更安全，使公車能更容易穿過車流。」</p> <p>「30街的米慎兩側的公車停車區很有作用——我強烈支持在能增設的地方增設。」</p>